FIN FJN

23 MARCA GŁOSUJEMY NA KANDYDATÓW FRONTU JEDNOŚCI NARODU

CENA 5 ZŁ

SKRZYDLATA POLSKA

12 23.03.1980 (1498)

z lotu po kraju

MIECZYSŁAW JAGIELSKI W PZL-ŚWIDNIK

W ramach spotkań ze społeczeństwem kandydatów na posłów do Sejmu PRL, z załogą Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego PZL-Świdnik spotkał się członek Biura Politycznego KC PZPR, wicepremier — **Mieczysław Jagielski.**

W toku spotkania mówiono m.in. o szansie, jaką temu wielkiemu producentowi śmigłowców powinna przynieść wyższa jakościowo specjalizacja lotnicza, kosztem wyeliminowania produkcji bardziej pracochłonnej i energochłonnej. Trwają tu już przygotowania do seryjnej produkcji nowych śmigłowców PZL Sokół i PZL Kania, na które jest duże zapotrzebowanie na rynkach światowych. Sumując swe dotychczasowe osiągnięcia i perspektywy, wyborcy z tej fabryki podkreślili, że obowiązkiem każdego obywatela jest walka z przejawami niegospodarności. Sumienna, rzetelna praca — mówiono — jest wyrazem postawy obywatelskiej i patriotycznej, gwarancją realizacji programu VIII Zjazdu PZPR.

JAN SZYDLAK WŚRÓD AKTYWU PZL-WARSZAWA

Członek Biura Politycznego KC PZPR, przewodniczący CRZZ **Jan Szydlak,** spotkał się 5 marca br. z przedstawicielami aktywu społeczno-gospodarczego Centrum Naukowo-Produkcyjnego Samolotów Lekkich PZL-Warszawa. W dyskusji dominowała troska o ludzi pracy, o jak najlepsze wykorzystanie majątku produkcyjnego, maszyn i czasu.

POSIEDZENIE KAPITUŁY BŁĘKITNYCH SKRZYDEŁ

W Ministerstwie Komunikacji, pod przewodnictwem podsekretarza stanu — gen. dyw. pil. **Jana Raczkowskiego,** odbyło się 10 marca br. posiedzenie Kapituły Błękitnych Skrzydeł. W toku obrad rozpatrzono nadesłane do „Skrzydlatej Polski" wnioski, przyznając indywidualne i zespołowe Błękitne Skrzydła za 1979 r. Kapituła przedyskutowała również zmiany w regulaminie Błękitnych Skrzydeł i nowe zasady nadawania tego wyróżnienia. Lista laureatów Błękitnych Skrzydeł zostanie opublikowana w nr. 14 „Skrzydlatej Polski", który ukaże się 6 kwietnia br.

POLSKIE AN-2 DLA CSRS

Czechosłowacja stała się drugim po ZSRR zagranicznym nabywcą produkowanych w WSK PZL-Mielec samolotów AN-2. W 1979 r. zakupiono w Polsce 14 tych maszyn, a zamówienie na rok 1980 wzrosło do 22 egzemplarzy. Pierwsza partia 6 An-2 z tegorocznego kontraktu w wersji agrotechnicznej została już przez PZL-Mielec wysłana do CSRS.

KANDYDACI NA RADNYCH WRN W RZESZOWIE

Kierownik działu w Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego PZL-Rzeszów — **Czesława Ciostek** oraz starszy mistrz w tejże wytwórni — **Zbigniew Jajuga,** kandydują na radnych do Wojewódzkiej Rady Narodowej w Rzeszowie.

15 KOMPLETÓW USTERZENIA Z MIELCA DO IŁA-86

W WSK PZL-Mielec zakończony został montaż piętnastego już z kolei usterzenia dla radzieckich aerobusów Il-86. W jego skład wchodzi ponad 8 tysięcy części i detali, których rozmiary wynoszą od kilku milimetrów do kilkunastu metrów.

ZMARŁA

4 marca 1980, w wieku 59 lat, **HELENA BREJWO** z d. **Iwanowska,** kombatantka II wojny światowej, żołnierz 303 dywizjonu w Polskich Siłach Zbrojnych na Zachodzie, odznaczona m.in. Medalem Lotniczym.

W NASTĘPNYM NUMERZE

- KLUB MISTRZA ŚWIATA
- DOKTOR POL
- ODRZUTOWCE WOJSKOWE JAKOWLEWA
- FOTOAPARATY KSIĘŻYCOWE
- TRASY POWIETRZNE BRATNICH PAŃSTW

NASZA OKŁADKA

Warszawa z lotu. Na pierwszym planie Trasa W—Z i odbudowany Zamek Królewski.

Zdjęcie: **LECH ZIELASKOWSKI**

TRAGICZNA KATASTROFA LOTNICZA

Lotnictwo polskie okryło się głęboką żałobą.

14 marca br. o godzinie 11.15 miała miejsce w Warszawie tragiczna w skutkach katastrofa lotnicza. Samolot pasażerski PLL LOT Il-62, lecący z Nowego Jorku, rozbił się w czasie podchodzenia do lądowania w pobliżu lotniska Okęcie.

Zginęło 77 pasażerów oraz 10-osobowa załoga PLL LOT w składzie:

PAWEŁ LIPOWCZAN — I pilot, inżynier

TADEUSZ ŁOCHOCKI — II pilot

STEFAN WĄSIEWICZ — radiooperator

KONSTANTY CHORZEWSKI — nawigator

JAN ŁUBNIEWSKI — mechanik pokładowy

ALICJA DURYASZ — szef obsługi pokładowej

KRYSTYNA KRAWCZYK — stewardesa

ELŻBIETA GRABOWSKA — stewardesa

ALICJA MORMOL-DUDLEJ — stewardesa

JOANNA PODSTOLSKA — stewardesa

oraz

GRAŻYNA SZAFARKIEWICZ-WĘGLIŃSKA — stewardesa

Biuro Polityczne KC PZPR, Rada Państwa i Rada Ministrów wyraziły głęboki żal i współczucie rodzinom ofiar katastrofy lotniczej.

W związku z katastrofą Prezydium Rady Narodowej miasta Warszawy ogłosiło 15 i 16 marca dniami żałoby w stolicy i województwie stołecznym.

Dla zbadania przyczyn wypadku powołana została specjalna komisja rządowa, której przewodniczy wiceprezes Rady Ministrów Tadeusz Wrzaszczyk. Prokurator generalny podjął postępowanie śledcze.

na horyzoncie

RADY — LOTNICTWU

W minionej czteroletniej kadencji rad narodowych mieliśmy możliwość przekonać się niejednokrotnie o dużym udziale władz terenowych w rozwoju lotnictwa cywilnego. Odnosi się to w pierwszym rzędzie do aeroklubów regionalnych, które dla swej działalności zdobyły społeczne uznanie i poparcie miejscowych władz. Społeczność lotnicza może z satysfakcją stwierdzić, że w pracach na rzecz rozwoju lotnictwa sportowego biorą duży udział terenowe rady narodowe. Rola wiodąca przypada tu radom wojewódzkim. Nie tylko dostrzegły one aerokluby na swoim terenie, widząc ich użyteczność społeczno-gospodarczą, ale czynnie zaangażowały się w rozwój sportu lotniczego.

Z posiadanych przez nas danych wynika, że funkcje społeczne prezesów aeroklubów pełni 5 sekretarzy Komitetów Wojewódzkich PZPR, 2 sekretarzy Komitetów Miejskich PZPR, 4 wicewojewodów, 3 prezydentów miast, 1 wiceprzewodniczący Wojewódzkiej Rady Narodowej. Członkami Zarządu Głównego Aeroklubu PRL byli w tej kadencji: 1 członek KC PZPR, 2 sekretarzy Komitetów Wojewódzkich PZPR, 2 posłów na Sejm. Dodać do tego należy, że przedstawiciele Wydziału Oraanizacji Społecznych, Sportu i Turystyki KC PZPR biora udział w posiedzeniach Zarządu Głównego APRL, a przedstawiciele instancji dzielnicowych, miejskich i wojewódzkich partii — w posiedzeniach zarządów aeroklubów reaionalnych. W wielu partyjnych instancjach wojewódzkich i urzędach wojewódzkich przyjęła się praktyka dokonywania okresowej oceny pracy aeroklubów i ustalania dla nich zadań, także z punktu widzenia potrzeb społeczno-gospodarczych regionu.

Znane są również przypadki zakupu przez rady narodowe sprzętu latającego, który służy z powodzeniem zarówno władzom terenowym jak i potrzebom sportowo-szkoleniowym aeroklubów. Wielokrotnie byliśmy świadkami angażowania się władz terenowych w różne imprezy sportowe o znaczeniu ogólnopolskim i międzynarodowym. Przykładem najnowszym jest Częstochowa, gdzie władze miejskie i wojewódzkie patronują i udzielają dużej pomocy tegorocznym mistrzostwom świata modeli latających na uwięzi, jakie odbędą się w lipcu. Władze terenowe i społeczeństwo regionów fundują również aeroklubom sztandary. Aerokluby i ich członkowie uhonorowani są wieloma odznakami za zasługi dla miast i województw.

Długo można by wyliczać wszystko to, co aerokluby i lotnictwo sportowe zawdzięczają w swym rozwoju terenowym radom narodowym. Są to zarówno obywatelska troska o społeczne, patriotyczno-obronne wychowanie młodego pokolenia jak i różne formy pomocy materialnej. Dotyczy to zresztą nie tylko lotnictwa sportowego. W minionej kadencji, z inicjatywy i z pomocą rad narodowych w Słupsku i Zielonej Górze, uruchomiono połączenie lotnicze z Warszawy do tych miast. O komunikację lotniczą zabiegają również władze innych województw. Wydaje się to być realne w latach osiemdziesiątych, zważywszy iż polski przemysł lotniczy przygotowuje się do uruchomienia produkcji samolotów An-28, które będą odpowiadać wymogom komunikacji międzywojewódzkiej. Wszystko to stwarzać będzie oczywiście określone potrzeby, z których za najważniejszą uznać należy sprawę lotnisk i lądowisk. Wiadomo jednak, że nie będą to sprawy wcale łatwe, gdyż dotyczą bardzo kosztownych inwestycji. Na wiele rzeczy w tym względzie nie będzie nas po prostu stać w najbliższych latach, ponieważ istnieją bardziej pilne potrzeby społeczne, z których na czoło wysuwa się budownictwo mieszkaniowe.

Dlatego też niepokoić muszą niektóre usiłowania władz wojewódzkich zajmowania lotnisk sportowych pod budownictwo mieszkaniowe, zwłaszcza w wielkich aglomeracjach miejskich i przemysłowych. Lotniska te w wielu przypadkach nie służą już dziś tylko sportowcom lotniczym, a pełnią także funkcje baz rejonowych lotnictwa gospodarczego, sanitarnego, dyspozycyjnego itp. I taka też, można to z całą pewnością przewidzieć, zarysowuje się przyszłość lotnisk sportowo-usługowych istniejących i tych, które powstaną w przyszłości w Polsce. Udział lotnictwa w społeczno-gospodarczym rozwoju kraju będzie, bez względu na trudności, nieustannie wzrastał. Widać to już wyraźnie obecnie, chociażby na przykładzie rozwoju usług lotniczych w rolnictwie, leśnictwie i napowietrznych śmigłowcowych pracach budowlano-montażowych, nie mówiąc już o lotnictwie sanitarnym, dyspozycyjnym oraz przyszłościowej lokalnej komunikacji lotniczej. Często powtarzamy, że lotnictwo jest nośnikiem postępu w gospodarce narodowej, że przynosi wielomilionowe oszczędności w pracach, które wykonywane metodami tradycyjnymi są nieporównywalnie bardziej praco i czasochłonne. Trzeba mieć wiele wyobraźni, aby umieć przewidzieć w latach następnych skutki, jakie pociągnie za sobą zbyt pochopna likwidacja niektórych lotnisk aeroklubowych dlatego tylko, że są to tereny uzbrojone i najłatwiej i szybko można na nich lokalizować nowe osiedla.

Rzecz jasna, że rady narodowe są szczególnie wyczulone na sprawy społeczne i materialne swych województw, muszą mądrze i trafnie rozstrzygać wiele trudnych problemów i umiejętnie kojarzyć potrzeby regionów z interesem ogólnopolskim. A tych potrzeb, jak wiemy, jest bardzo wiele. Wracać będą jednak na forum rad, przede wszystkim w dużych miastach i rejonach wielkoprzemysłowych, ponownie sprawy lotnisk sportowo-usługowych. Chodzi więc o to, aby nie podejmować zbyt pochopnych decyzji w sprawie ich likwidacji, bo najłatwiej budować tam nowe domy. Budowa nowych lotnisk, nawet tych najmniejszych, stanowi dziś olbrzymi problem, zarówno z punktu widzenia gruntów jak i inwestycyjnego; jest to wieloletni niezwykle złożony cykl. Z punktu widzenia efektywności gospodarowania, trzeba na te sprawy patrzeć z wyobraźnią.

Liczymy, że nowe rady i realizatorzy ich decyzji — wojewodowie i prezydenci miast, będą tak jak dotychczas życzliwie i skutecznie wspierali lotnictwo w swych regionach. Mamy też nadzieję, że w sprawie niektórych lotnisk ich decyzje podejmowane będą w oparciu o szeroką konsultację społeczną, w tym m.in. lotniczą. Z myślą o przyszłości regionu i kraju, że rozstrzygnięcia w tych sprawach zadecydują o faktycznym, a nie werbalnym sięgnięciu do rezerw.

JRK

KANDYDACI NA POSŁÓW

Henryk
PIOTROWSKI

Henryka Piotrowskiego niełatwo znaleźć w pracy, a jeszcze trudniej zastać w domu. Jak więc spotkać się z kandydatem na posła do Sejmu, który ma mandat zaufania wśród załogi Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego PZL-Świdnik?

Może stwierdzenie „niełatwo znaleźć w pracy" jest nieprecyzyjne, bo przecież spędza w tym zakładzie już 28 rok, zna go wielu ludzi, więc wystarczy zapytać o wydział, w którym pracuje. Nie, nie wystarczy. Trzeba jeszcze znać „klucz" dyżurów. Bo Henryk Piotrowski jest energetykiem dyżurnym, a jak powszechnie wiadomo, w tej służbie o ruchu ciągłym pracuje się i w dzień i w nocy, w „piątek i świątek". A wizyta w domu w ogóle nie wchodziła w rachubę, gdyż nawet nie wszystkie nocne dyżury w pełni odsypia. Jako radny Miejskiej Rady Narodowej w Świdniku i to od kilku kadencji z rzędu, zwykle ma do załatwienia więcej spraw niż czasu na to. No, ale udało mi się trafić na moment, kiedy właśnie dyżurował w nowej rozdzielni mocy.

— Ładnie tu u nas, prawda? — powitał mnie dumny, że może ze mną rozmawiać właśnie w tej przekazanej niedawno do eksploatacji, nowej rozdzielni. Mnóstwo tam szaf z różnymi wskaźnikami, przełącznikami i mrugającymi kolorowym światłem lampkami sygnalizacyjnymi.

— Prawie jak w kabinie dużego, nowoczesnego samolotu — stwierdziłem.

Nie wiem skąd takie skojarzenie mi się przyplątało, bo co ma wspólnego rozdzielnia mocy w dużym zakładzie przemysłowym z kabiną pilota?

— No, trafnie pan to porównał — poparł jednak moje spostrzeżenia. Tak też się czasami czuję za tym pulpitem jak pilot, który ma przed sobą tablicę przyrządów pokładowych. I tu i tam trzeba bez przerwy czuwać nad wskazaniami strzałek, właściwie reagować w odpowiednim momencie, aby uniknąć sytuacji awaryjnych. Ale ja znam lotnictwo od strony obsługi samolotów na ziemi. Jako elektryk trafiłem przed laty do... Marynarki Wojennej. Po okresie szkolenia specjalistycznego skierowano mnie następnie do lotnictwa morskiego i choć nosiłem marynarski mundur, to czułem się lotnikiem. Mogę też powiedzieć, że po odbyciu służby wojskowej wróciłem do lotnictwa. No, ściślej — do przemysłu lotniczego. A przemysł ten, jak wiadomo, jest nośnikiem postępu technicznego. Wiele urządzeń i technologii wytwórczych nie obejdzie się bez... prądu. Mam więc tę satysfakcję, że jako elektryk jestem potrzebny w przemyśle lotniczym.

Zresztą w obecnej sytuacji trudności energetycznych mam do spełnienia podwójną rolę, podobnie jak i pozostali moi koledzy, dyżurujący na zmianę w tej rozdzielni. Musimy przecież rygorystycznie przestrzegać reżimu ograniczeń w zużyciu prądu z jednej strony, a z drugiej tak dzielić dysponowaną mocą, aby starczyło kuźni do nagrzania pieców indukcyjnych i od-

DOKOŃCZENIE NA STR. 4

Walerian
PASTERNAK

Nie latał nigdy. Samolot, śmigłowiec zna tylko od strony ich podstawowych zespołów — silników, a właściwie to od strony narzędzi, przy pomocy których toczy się, skrawa, w ogóle obrabia najprecyzyjniejsze części tychże. Jest mistrzem w tym fachu i pełni funkcję mistrza — obecnie w służbie utrzymania w ruchu ciągłym obrabiarek sterowanych numerycznie, w Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego PZL — Rzeszów.

Walerian Pasternak, bo to o nim mowa, pochodzi z Beska koło Krosna, w 1931 roku tam się urodził. Wojna zagnała go aż pod Wrocław, gdzie po wyzwoleniu rozpoczął nauki w szkole przysposobienia przemysłowego. Stamtąd młody fachman i ZWM-owiec przyjechał w czterdziestym ósmym z nakazem pracy do Rzeszowa i już został w rzeszowskiej wytwórni silników lotniczych na stałe. Wzorcarzem — szlifierzem w narzędziowni wytwórnianej był najpierw długie lata, potem traserem, a w siedemdziesiątym siódmym, gdy automatyka i elektronika dominować już zaczęły w obróbce silnikowych detali, co i on wspomagał swoją wiedzą i doświadczeniem, został tym mistrzem jak wyżej.

Robota jest — mówi — odpowiedzialna, dokładna. Niektóre detale z dokładnością do dwóch setnych milimetra trzeba wykonać, to narzędzia do nich muszą być dziesięciokrotnie dokładniejsze. Na przykład w przyrządach do profilowania łopatek turbiny dokładność ta do dwóch mikronów dochodzi. Robota jego jest odpowiedzialna i pod innym względem — pełni także obecnie funkcję pierwszego sekretarza POP w owej służbie utrzymania ruchu. Z wieloma problemami, nie tylko produkcyjnymi, przychodzi mu się stykać, rozstrzygać je.

Czy ta praktyka w działaniu społecznym wystarczy mu, jeśli wybiorą go posłem? Tak mu się wydaje; przynajmniej w sferze zagadnień przemysłowych, spraw ludzi z tym szczególnie przemysłem związanych. Przyszłość gospodarki leży w rękach ludzi bezpośrednio tworzących — tak odczytał referat programowy i uchwałę VIII Zjazdu i z tym się zgadza. O czymkolwiek nie zaczęlibyśmy dyskutować, to zawsze na tę efektywność zejdziemy — mówi. I dostrzega jeszcze wiele luk w tej efektywności; na przykład gdy chodzi o wykorzystanie w pełni istniejącego majątku produkcyjnego, o prawidłowe zatrudnianie ludzi...

To nie dotyczy tylko jego macierzystego zakładu. W Rzeszowie choćby jest zakładów borykających się z podobnymi problemami, więcej, Ich interesy, ludzi w nich pracujących, będzie reprezentował. Ta praca jednak dopiero przed nim — recept gotowych, z góry ułożonych — nie ma. Trochę jest skonsternowany. Człowiek przez tyle lat pracował spokojnie — mówi — a teraz naraz takie zainteresowanie wokół jego osoby. Trudno mu się tak od razu przestawić.

Jak chodzi o przemysł lotniczy w każdym razie, to wydaje mu się, że najważniejsze — utrzymać ten potencjał produkcyjny owego przemysłu, który mamy.

(mus)
Zdjęcie: A. Burek

Józef
JĘDO

Należy do młodego pokolenia i jest najlepszym przykładem dokonujących się w naszym kraju przemian. Urodził się w rodzinie rolniczej, ale pociągnął go wielki przemysł. Stał się też jednym z przodujących robotników.

Józef Jędo ma 32 lata, ale zawodowo pracuje już od 15 lat i to bez przerwy — w mieleckiej WSK. Tutaj bowiem trafił w r. 1965, wyuczył się zawodów ślusarskiego i spawalniczego, od początku też wyróżniał się zdolnościami organizatorskimi i ogromną pracowitością. Nic dziwnego, że zwrócił na siebie uwagę kierownictwa wydziału 34, gdzie pracuje. Od początku też działał społecznie w organizacji młodzieżowej.

O Józefie Jędo — kandydacie na posła do Sejmu PRL, który jeżeli zostanie wybrany, będzie reprezentował kilkunastotysięczną załogę mieleckiej WSK i polski przemysł lotniczy — mówi zastępca kierownika wydziału 34, inż. Jan Chodak:

— Zadania swoje realizuje zawsze bez zarzutu, czyli w terminie i dobrze jakościowo. Jest na czele długiej listy naszych przodowników pracy zawodowej i społecznej. Jego fachowość i ogromne oddanie sprawom produkcyjnym wydziału były i są wysoko cenione. Kilka lat temu awansowaliśmy go na stanowisko brygadzisty — tu również sprawdził się jako dobry organizator i szef 9-osobowego zespołu ślusarzy.

Bierze na siebie najtrudniejsze zadania i zawsze doprowadza je do pomyślnego końca. W brygadzie wytworzył bardzo koleżeńską atmosferę, ale wśród jej członków panuje duże zdyscyplinowanie i zrozumienie dla potrzeb wydziału. Często brygada Jędy otrzymuje zadania tak trudne i skomplikowane, że kto inny by im nie podołał. On i cały zespół każde zadanie, te dodatkowe również, realizują przed czasem. Wykonują średnio 160 procent normy, a jak na warunki wydziału, jest to bodaj rekord. Jego bogaty dorobek zawodowy wpłynął i na to, że wydział rekomendował go do Technikum dla Przodujących Robotników w Rzeszowie, które ukończył w r. 1977.

Towarzyszący nam w rozmowie I sekretarz POP, Władysław Mazur, dodaje:

— Jędo umie sobie zjednać ludzi. Pracowity i operatywny, znajduje również czas na działalność społeczną. Był u nas swego czasu przewodniczącym koła ZMS, następnie w r. 1968 wstąpił do partii i tu również dał się poznać z najlepszej strony, jako aktywny działacz. Przed dwoma laty wybrano go w OPP I sekretarzem. Od tego też czasu aktywność tej organizacji bardzo wzrosła. Jest także członkiem egzekutywy POP i członkiem KZ PZPR przedsiębiorstwa.

Józef Jędo kandyduje na posła do Sejmu PRL w okręgu wyborczym nr 56, w województwie rzeszowskim.

RYSZARD NICZYPORUK
Zdjęcie: W. Parkosz

DOKOŃCZENIE ZE STR. 3

kucia w określonych temperaturach niezbędnej ilości odkuwek na elementy konstrukcyjne śmigłowca, galwanizerni na przeprowadzenie procesów pokryciowych czy lakierni na wysuszenie powłok pomalowanych już kadłubów. Dużo się teraz stosuje konstrukcji klejonych z metali, tam też jest potrzebna odpowiednia temperatura, a wytwarza ją właśnie prąd elektryczny, przepływający przez elementy grzejne. I takich przykładów można by wymienić więcej.

— Czy w tym „elektrycznym gospodarstwie" występują także inne problemy wymagające rozwiązania?

— Oczywiście, że tak. Energetyka w zakładzie przemysłowym to nie tylko prąd elektryczny, ale także ciepło, woda i sprężone powietrze. Z tym, że prąd w odniesieniu do pozostałych czynników spełnia niejako rolę „surowca". Dmuchawy ciepłego powietrza obracane są silnikami elektrycznymi, pompy wodne — tak samo, sprężarki również. A cały szkopuł w tym, że tego „surowca" nie da się zmagazynować i mieć w zapasie nadmiar czy rezerwę na wypadek większego zapotrzebowania. Stąd konieczność racjonalnego gospodarowania tymi wszystkimi czynnikami — elektrycznością, ciepłem, wodą i sprężonym powietrzem. Dlatego denerwuje mnie lekkomyślność tych, co w mroźne dni pozostawiają szeroko otwarte wrota hangarów czy hal fabrycznych, nie zakręcone krany wodne, tolerują nieszczelne instalacje sprężonego powietrza lub świecące w biały dzień żarówki.

Z marnotrawstwem energii, które występuje dość powszechnie, trzeba walczyć wszędzie. Jako radny Miejskiej Rady Narodowej działam właśnie w komisji zajmującej się tymi problemami i staram się przeciwdziałać tym zjawiskom. Gdybym został wybrany posłem na Sejm, to też chciałbym poświęcić swój wysiłek uporządkowaniu problemów energetycznych. W skali kraju to przecież zwielokrotnione zagadnienia jednego zakładu, w którym pracuję. Mam sporo doświadczenia zdobytego w ciągu tych kilkunastu lat, przeszedłem różne szczeble „elektrycznego wtajemniczenia", od elektryka halowego, poprzez konserwatora urządzeń elektrycznych, do dyżurnego rozdzielni mocy. To wszystko procentuje, pozwala wybierać optymalne rozwiązania. A przecież wszystkim nam powinno zależeć na upowszechnianiu dobrych doświadczeń i eliminowaniu błędów.

— Nowa rozdzielnia mocy, którą Pan obsługuje, jest jak widzę w dużym stopniu zautomatyzowana?

— ...ale też bez człowieka się nie obejdzie. No i może tu dyżurować tylko taki, który ma odpowiednie przygotowanie zawodowe oraz sporo doświadczenia. W jego ręku przecież cała „elektryka" zakładu. Niedopatrzenie lub błędna decyzja, może spowodować ogromne straty w produkcji. Przykładowo wyłączenie pieca w kuźni, z powodu braku energii, stawia pod znakiem zapytania jakość odkuwki. To samo w przypadku klejenia elementów łopat wirnika nośnego śmigłowca, gdzie w przyrządach musi być zachowany właściwy stopień nagrzewania w określonym czasie.

O, zdążyłem już poznać wiele procesów lotniczej produkcji i znam w niej udział elektryków. Zresztą moi koledzy także i czasem trochę denerwuje nas takie określenie w nomenklaturze organizacyjnej zakładu — wydziały produkcyjne i pomocnicze. Do tych drugich zaliczany jest właśnie wydział głównego energetyka. Młodzi też wolą robotę w produkcji, bo jak kto zapyta: gdzie pracujesz?, to dumnie odpowie: przy śmigłowcach. Brakuje nam elektryków — następców, tylko trzech młodych przyszło ostatnio, i to nie wiadomo czy nie uciekną na produkcję, bo śmigłowiec jak wiadomo też ma instalację elektryczną, więc robotę znajdą. W Zespole Szkół Technicznych WSK dopiero od roku jest tylko jedna klasa z elektryczną specjalnością, a to za mało jak na potrzeby naszego przemysłu.

To też jest problem, który mnie nurtuje. Może, gdybym zasiadł w poselskiej ławie, właśnie sprawom właściwych proporcji w przygotowaniu młodych kadr zawodowych dla przemysłu lotniczego bym poświęcił swoją uwagę. Rzecz jest skomplikowana, gdyż jak obserwuję wielu młodych, którzy przychodzą, ma spory zasób wiedzy, tylko że nie zawsze przydatnej w praktyce. Trzeba ich doszkalać, co z jednej strony opóźnia adaptację w zakładzie, a z drugiej jest dość kłopotliwe w warunkach produkcji.

O tym, że zakład lotniczy jest magnesem, który przyciąga młodych, nikogo nie trzeba przekonywać. Wiem to po sobie, kiedy przed 28 laty skończyłem wprawdzie szkołę elektryczną, bo innej o lotniczej specjalności w pobliżu Lublina nie było, to jednak chciałem pracować w Świdniku, w lotnictwie. I dzięki temu czuję się energetykiem, choć trochę uskrzydlonym.

TADEUSZ CHWAŁCZYK

Śmigłowiec rolniczy Mi-2 podczas opylania.

Zdjęcie: ILot.

SYLWETKI LOTNIKÓW

Siedział sześcioletni brzdąc przy lampce naftowej i starszy brat uczył go liter. Nafta była energią, popychającą do oświaty. To więcej niż energia. W jej skromnym blasku trudno było odczytać przyszłość.

A wieś mała, kilkanaście kominów. Olesiejuk miał co prawda hektar ziemi, ale co to za gospodarka, jeśli ciesiołką czy murarką musiał dorabiać, by rodzinę utrzymać.

Głód czytania, i to od najmłodszych lat, odczuwałem długo — powie po latach ten, któremu ryk odrzutowych silników dosłownie sprawia przyjemność. Gdyby ich nie słyszał, to tak jakby coś raz na zawsze zakończyło się. — Owszem — powiada — będzie trzeba odejść, ale gdzie mam się spieszyć? Toć działkę mam, fiacika również, dzieci się kształcą, żona pracuje. Wszystko tak od lat ustalone. Będę latał jeszcze, a jeśli nie, to w komórce „beelu" mogę pracować, służyć radą, podpowiadać młodszym.

Czy tęskno mu za wsią? Raczej tak. Chłopska natura, przywiązanie do ziemi, do miejsca. Nie zdziwiłem się, gdy powiedział, że w tym pułku jest od początku. Miał propozycję przejścia na inne stanowisko, do atrakcyjniejszego garnizonu. Nie, nie przeszedł. Może miejscowe „układy" zaważyły na decyzji? Nie. Przywiązanie, wejście w środowisko i to cała filozofia.

Siedzi teraz podpułkownik w domku pilota. Z głośnika dochodzą słowa wypowiadane na ziemi i na kilku tysiącach metrów. To głosy kierownika lotów i pilotów. Do pomieszczenia wchodzi dowódca jednostki. Zdejmuje mundur, nakłada kombinezon. Poleci na lot kontrolny, „Iskrą", w trudnych warunkach atmosferycznych. Dowódca wykręca numer do kierownika lotów.

— Poczekajmy jeszcze z młodymi, dziwna ta pogoda, idzie falami.

— Słusznie — włącza się podpułkownik Olesiejuk — nie pchajmy młodzieży teraz, poczekajmy trochę, może się rozpogodzi.

Dowódca jednostki przytakuje. Wychodzi z domku pilota, kieruje się do „Iskry". W pomieszczeniu pozostaje ppłk pil. Józef Olesiejuk. Szczupły, uśmiechnięty. Widać na twarzy trudy lotniczej służby.

— Gdybym miał pisać pamiętnik, pewnie zacząłbym od... właściwie sam nie wiem. Trochę przeżyć nazbierało się. Ale czy to może kogoś zainteresować?

Tak, on sam nie wie, od czego by zaczął. Może od opowiadania, które czytał w „Płomyczku" mając zaledwie sześć lat. Opowiadanie było o podróży pewnego doktora w Kosmos. Napisane fachowo. I to zabarwiło dziecięcą wyobraźnię. Kosmos, okres międzywojenny. Kosmos, wielka tajemnica, niewiadoma. Nie myślał o tym, by być bliżej gwiazd. Dla chłopca ze wsi Ługi Wielkie w województwie lubelskim to było coś nie do osiągnięcia. Ale przelatujące nad wsią samoloty obserwował. We wrześniu 1939 r., kilometr od wsi, zestrzelony został nasz „Karaś". Przez całą okupację

Z lewej: ppłk pil. Józef Olesiejuk.

Zdjęcie: K. Fijałkowski

MÓJ PIERWSZY ODRZUTOWIEC

chłopcy ze wsi chodzili do samolotu, aż prawie nic z niego nie zostało. Porozkręcali, części pościągali do domu. Po wojnie Józef Olesiejuk kończy gimnazjum mechaniczne. Przyjeżdża do Zakładów Cegielskiego. Prosi o pracę. Odmawiają. Wraca do domu. Dwa lata pracuje dorywczo, by pomóc rodzinie. Przeczekuje okres, aż będzie mógł pójść do wojska.

— Szedłem w ciemno, nie wiedząc co też tam mnie spotka. Ale już byłem pewien, że pozostanę.

I trafił do lotnictwa, do ówczesnego 7 Pułku Bombowców Nurkujących w Poznaniu. Dowództwo kieruje Olesiejuka na kurs strzelców radiotelegrafistów. I pisze do domu, że już przyszłość wybrał. Jest pewien, że pozostanie.

Wykonują loty na Po-2. Jest maj 1950 r. Rekrutacja do Oficerskiej Szkoły Lotniczej. A jakże, zgłasza się. Z przyjęciem nie ma trudności... Jest rok 1952. Dwa duże wydarzenia w życiu podchorążego Olesiejuka: wstąpienie do partii i promocja. Oficerskie szlify i skierowanie do garnizonu.

Tłucze się młody oficer pociągiem, tłucze się w nieznane. Wie tylko jedno, że będzie wykonywał odpowiedzialne zadania obronne. Ma jeszcze w głowie ostatnie loty samodzielne, a nade wszystko te z pierwszym instruktorem. Tyłek od kopniaków za pierwszy samodzielny lot już wykurowany. Pamięta, jak instruktor miał zwyczaj mówić po każdym locie, nawet poprawnym. Mówił akcentując na „r".

— Oj, Olesiejuk, parodia i zwisy na wszystkie strony!

Instruktor nakazał podchorążym wszystkie uwagi, przez niego poczynione, wpisywać do dzienniczków. Dla kawału wpisywali i owe powiedzonko instruktora „parodia..."

Pewnego razu jeden z oficerów, nie za bardzo znający się na lotnictwie, zebrał podchorążych, przegląda dzienniczki. A to w celu omówienia błędów pilotażowych. Śmiechu było sporo, gdy ten z całą powagą odczytuje, że podchorążowie, prawie wszyscy, popełniają jeden i ten sam błąd: parodia i zwisy na wszystkie strony.

Lecz nie do śmiechu było podporucznikowi Olesiejukowi, gdy wracał z wykonanego zadania. Pamięta dokładnie kiedy to było. Czyżby wierzyć w feralność trójek, trzynastek, piątków? Przesąd niby, a jednak. Więc to było w piątek, 13 maja, 1953 r. Lot na samolocie Jak-23. Ładna pogoda, widzialność doskonała. Do lotniska jeszcze prawie pięćdziesiąt kilometrów. I nagle spostrzega, że przyrządy wskazują kończenie się paliwa. A był przekonany, że samolot ma wystarczająco dużo paliwa, że z powodzeniem doleci do lotniska. Kilometry uciekają. Lecz wie, że nie da rady. Pod skrzydłami las, jakaś droga, wieś. I już pole. Olesiejuk obniża lot i dociąga do pola. Dosłownie na ostatnich kroplach ląduje na obsianym polu. Wychodzi z kabiny. Przykro mu patrzeć na samolot, który już nigdy nie wystartuje.

Stoi pilot przy swym Jaku-23. Rozgląda się, odludzie jak cholera. Ale nagle dostrzega, że jakiś samochód jedzie w jego kierunku. Przyjechał milicjant. Oficerowi kamień spadł z serca. Cóż, samolot musi pozostać, on natomiast chce jak najszybciej dostać się do telefonu, by zawiadomić jednostkę. Jadą na posterunek milicji. Z naprzeciwka jedzie samochód. Jedzie jakoś niepewnie. Milicjant manewruje, tamten w nich uderza. Samochody rozbite. Pilot ma przecięte ścięgna prawej dłoni. Krew i ból. A do tego obawa, czy kiedykolwiek będzie mógł zasiąść za sterami. Bo jeśli dłoń będzie niesprawna?

Rok się leczył. Utracił nawyki pilotażu. Wielka rozterka człowieka, który umiłował lotnictwo, ba, to nawet dramat. Przychodzi po kuracji do dowódcy pułku, upiera się, że latał będzie.

— Zastanówcie się — powiada tamten. — Macie jeden palec niesprawny, prawie sztywny.

— Może jednak spróbujemy? — upiera się młody pilot.

— No, to chodź!

Wsiedli do dwusteru. Lot jak z uczniem. Wykonywanie najprostszych elementów. Start, kręgi, wypuszczanie i wciąganie podwozia, lądowanie. I znowu to samo. Tak, to były osobliwe loty, loty na sprawność ręki.

— Uparty jesteś — mówił dowódca pułku, gdy wysiedli z samolotu. — Będziesz latał.

W drodze do hotelu młody pilot przypominał sobie loty szkolne, te z instruktorem i pierwsze samodzielne. Wówczas to traktor ciągnął dwie przyczepy załadowane podchorążymi, ciągną za miasto na lotnisko i to wczesnym świtem, gdy okolica jeszcze spała. A szkolenie było dość intensywne. Gdy nastała wiosna, w maju, przenieśli się na lotnisko, do namiotów. I pozostawali do jesieni. Pamięta pierwszego instruktora, porucznika Hofmana. Przygotowanie do lotów prowadził z humorem i przekonująco.

Kiedy ja się tego wszystkiego nauczę? — zastanawiał się często. Wystarczyło, że stery przejął instruktor, a lot był inny. Samolot leciał tak jak chciał nauczyciel.

— A później woziłem piasek. Zamiast instruktora, na fotel kładliśmy worek z piaskiem. O, to była cała ceremonia. Wylatujący stał obok i patrzył. Nie wkładał worka. Bywało, że pogoda nagle się popsuła, wówczas worek wyjmowało się, gdy poprawiła, wkładało ponownie. Im częściej był wkładany, tym więcej się oberwało przy pierwszym samodzielnym locie. Pierwszy wymierzył kopniaka instruktor, później ci, którzy już byli po pierwszych samodzielnych wylotach. Zapłakałeś z bólu, to ci wmawiali, że to łzy szczęścia...

W domku pilota drżą szyby. To za sprawą huku silników rozgrzewanych przed lotem. Podpułkownik Olesiejuk lubi ten huk. A właściwie lubi to co lata i to co jeździ. Pamięta, że gdy otrzymał z przydziału prezesa Rady Ministrów w 1955 roku Moskwicza, to na ulicy ludzie oglądali się bardziej niż teraz za najznakomitszą marką. To był pierwszy w województwie prywatny samochód tej marki. Spłacał go w czternastu ratach. No i teraz ten mały fiacik.

A tymczasem loty trwają. Powrócił dowódca jednostki. Obstaje przy swoim; młodych jeszcze nie puszczać, warunki podłe. Obecność dowódcy nie przeszkadza pilotowi Olesiejukowi w kontynuowaniu opowieści. Mówi o lotach z lękiem, a takie są wówczas, gdy pilot podda się złudzeniom. Mówi o dowodzeniu lądowaniami na autostradzie.

— To było coś nowego, napociłem się. Albo pokaz wyprowadzenia jednostki spod uderzenia! Robiliśmy to po raz pierwszy. I wyszło doskonale. A później, to już tylko skracaliśmy czas. Proszę sobie wyobrazić: Limy startują z powierzchni trawiastej, Migi z pasów i dróg kołowania. To wszystko idzie piorunem, zwłaszcza gdy samoloty startują parami, a nawet kluczami. Błyskawica. No, ale to była dla nas nowość. Trzeba było zebrać doświadczenia.

A powiedzieć muszę, że lubię trudne sytuacje. Chyba wszyscy piloci to lubią. Dlaczego? To proste: im trudniejsze zadanie, tym precyzyjniej się je wykonuje i bezpieczniej. Nie ma wówczas rozprężenia. A proszę sobie wyobrazić jakie są loty w chmurach, kiedy kluczy się między nimi...

Słucham tego z zaciekawieniem i jednocześnie wraz z pilotem jestem w owych chmurach. Bo to proste. W tym pomieszczeniu są chmury, wyznaczyły je ręce pilota. Jest górna warstwa, jest podstawa dolna. Płaszczyzna dłoni to samolot, wężykowaty ruch dłonią to lot kluczenie.

A teraz jesteśmy razem w powietrzu. Pudełko papierosów to pasażerski Ił. Pudełko zapałek to samolot pilota Olesiejuka. To Jak-23.

Miał dyżur na lotnisku. Dzień, pogoda słoneczna. Otrzymali sygnał, że nierozpoznany samolot, sylwetką przypominający amerykańskiego bombowca B-26, naruszył naszą zachodnią granicę. Olesiejuk wraz z kolegą z pary dyżurnej błyskawicznie pospieszyli do samolotów. Ciała spięli pasami. Olesiejuk przeładował działka. To był dla niego pierwszy bojowy wylot. Otrzymali kurs. Otrzymali zadanie zniszczenia.

Są już w powietrzu. Lecą pod słońce. Rozglądają się, wypatrują. I jest. Prędkość zbliżenia obu samolotów spora, 1 200 kilometrów. Lecą z prędkością dziewięćset kilometrów na godzinę. Widzą w dole sylwetkę intruza. Rzeczywiście, sylwetka „amerykańca". Oko przy celowniku. Tak, to celownik, bowiem pilot złączył czubki palców i utworzył koło. W drugiej ręce pudełko papierosów: to nieprzyjaciel. Płaszczyzna dłoni to samolot Olesiejuka. I błyskawicznie przemyka nad pudełkiem. Zawraca.

— Wówczas na ułamek sekundy oderwałem wzrok od celownika, przechyliłem myśliwca na skrzydło. I zdawało mi się, że nasze znaki rozpoznawcze, że to szachownica. Zawracamy. Tak, upewniłem się. To nasz, Ił. Ale nie daliśmy za wygraną. Nie odchodziliśmy od niego. To był taniec...

I znowu widzę jak pudełko papierosów przesuwa się do przodu, a wokół niego krąży para myśliwców. I ląduje. Doprowadzili go do lotniska. Okazało się później, że to jakaś wojskowa delegacja wracała z NRD, zaś przelot nie był zgłoszony. Czujność jednak została zachowana.

Pogoda poprawiła się na tyle, że dowódca postanawia młodych dopuścić do lotów. Podpułkownik Józef Olesiejuk nie jest zmęczony. On na lotnisku wypoczywa.

Za kilka dni będzie pakował walizki. Czeka go Gronik. Tam, w górach, dokąd jedzie dla podtrzymania kondycji, stoi Jak-23.

— Z sentymentem przechodzę obok niego. Bo to był przecież mój pierwszy odrzutowiec...

Tak, jego pierwszy odrzutowiec. Uwierzyłem, że dorosła przygoda rodzi się w dziecięcej wyobraźni. I trwa.

TOMASZ AGATOWSKI

Fragment Jaka-23 w ośrodku kondycyjnym na Groniku.

Zdjęcie: K. Słupik

NAJLEPSI z PRZEMYSŁU

Kto jest najlepszym pracownikiem przedsiębiorstwa w polskim przemyśle lotniczym i silnikowym? Został już rozstrzygnięty konkurs na wzorowych metalowców roku 1979. Prezentujemy laureatów, którzy zwyciężyli w tej rywalizacji. Z reguły są to ludzie długo związani z przemysłem lotniczym, o dużym stażu pracy w macierzystym zakładzie. Stanowią trzon załogi, na której można polegać, są wzorem godnym do naśladowania. Swoje doświadczenia zawodowe i społeczne postawy umiejętnie przekazują młodszym kolegom.

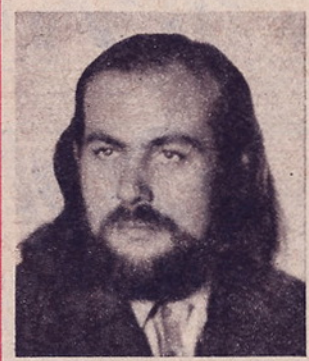
Charakterystyczne jest to, że większość przodujących pracowników ma średnie wykształcenie techniczne, które najczęściej uzyskali pracując zawodowo. Oczywiście nie poprzestali na tym, kontynuują podnoszenie kwalifikacji, uczęszczając na różne kursy doszkalające. Obok wysoko wydajnej pracy zawodowej przejawiają zainteresowania twórcze — usprawniają i racjonalizują procesy produkcyjne. Wśród innych pracowników wyróżniają się więc nie tylko aktywnością i sprawnością zawodową, ale także cechuje ich wysoka kultura zawodowa i osobista. Znajdują także czas na to, by czynnie angażować się w prace społeczno-polityczne oraz wychowywać młodych pracowników.

Ich postępowanie pomaga kształtować w zakładzie/klimat sprzyjający rozwijaniu inicjatyw, rzetelnemu wykonywaniu codziennych obowiązków zawodowych, wzmożeniu dyscypliny pracy oraz kształtowaniu właściwych postaw ludzi — dla dobra zakładu, dla dobra przemysłu, dla dobra nas wszystkich.

To osobiste zaangażowanie każdego pracownika w osiągnięcia zawodowe i społeczne daje pełną satysfakcję ludziom dobrej roboty.

Najlepsi pracownicy otrzymali listy gratulacyjne oraz w zakładach — nagrody pieniężne lub rzeczowe. Wyróżnionym pracownikom przemysłu serdecznie gratulujemy.

JERZY KACZMAREK
WSK PZL-Kalisz



Urodzony w 1948 r. Pracuje w przedsiębiorstwie od 13 lat (łączny staż pracy — 13 lat) na stanowisku tokarza brygadzisty wydziału produkcji podstawowej. Posiada wysokie kwalifikacje zawodowe, które pozwalają mu osiągnąć wysoką wydajność pracy, kształtującą się w granicach 180% przy jednoczesnej produkcji bez braków. Charakteryzuje się wysokim stopniem zdyscyplinowania i obowiązkowości. Skomplikowany proces technologiczny wykonywanych przez niego elementów stawia go w rzędzie przodujących pracowników. Jest dobrym organizatorem pracy, we własnym zakresie wykonał oprawki do noży oraz uchwyty do podnoszenia części, co przyczyniło się do usprawnienia stanowisk pracy na wielu obrabiarkach. Uczestniczył w socjalistycznym współzawodnictwie pracy przez podejmowanie i realizowanie konkretnych i wymiernych zobowiązań produkcyjnych.

Jako członek organizacji młodzieżowej ZSMP, przez swoje zaangażowanie i inicjowanie czynów społecznie użytecznych na rzecz zakładu pracy i miasta, zyskał sobie miano aktywisty. Szczególnie dużo czasu angażuje w adaptację społeczno-zawodową nowo zatrudnionych młodych pracowników. Za swoją sumienną pracę zawodową i społeczną był niejednokrotnie wyróżniany — jest m. in. adresatem listu pochwalnego od Edwarda Gierka.

Swoją postawą i zaangażowaniem na co dzień zdobył sobie duże uznanie i szacunek wśród kierownictwa przedsiębiorstwa i współpracowników.

WŁADYSŁAW ŁATA
WSK PZL-Mielec

Urodzony w 1931 r. Pracuje w przedsiębiorstwie od 27 lat (łączny staż pracy — 31 lat) na stanowisku specjalisty technologa. Charakteryzuje się wysoką jakością wykonywanej pracy, systematycznością, poważnym traktowaniem obowiązków służbowych. Pomimo znacznego obciążenia wieloma zagadnieniami technicznymi z dziedziny spawania, zgrzewania i metalizacji natryskowej, wykonywane przez niego prace cechuje wysoka jakość i terminowość ich realizacji. Jest autorem 17 wniosków racjonalizatorskich, z których zastosowano w produkcji 15. Przyczyniły się one do obniżenia czasochłonności 5700 godzin w skali rocznej, do zaoszczędzenia metali kolorowych, kleju, tkanin i energii elektrycznej na łączną kwotę 240 tys. zł rocznie oraz do usprawnienia pracy i poprawy warunków bhp w produkcji. Bierze udział w różnych formach współzawodnictwa pracy.

Jest czynnym członkiem PZPR jako agitator oraz aktywnym członkiem Związku Zawodowego Metalowców; prowadzi działalność szkoleniową w Stowarzyszeniu Inżynierów Mechaników Polskich.

Za swoją aktywność zawodową został wyróżniony srebrną odznaką ZZM i srebrną odznaką Racjonalizatora Produkcji.

WIESŁAW MIRECKI
WSK PZL-Warszawa II

Urodzony w 1932 r. Pracuje w przedsiębiorstwie od 15 lat (łączny staż pracy — 32 lata) na stanowisku ślusarza brygadzisty. Jest pracownikiem o wysokich kwalifikacjach zawodowych. Kierowany przez niego zespół osiąga bardzo dobre wyniki pracy zarówno ilościowe, jak i jakościowe. Dobry organizator pracy. Inicjuje i propaguje nowe, efektywne metody współzawodnictwa pracy oraz bierze czynny udział w realizacji dodatkowych zadań produkcyjnych. Czynnie uczestniczy w życiu społeczno-politycznym przedsiębiorstwa. Od trzech kadencji pełni funkcję I sekretarza oddziałowej organizacji partyjnej. Za działalność społeczną na rzecz Warszawy został wyróżniony Złotą Syrenką. Za całokształt pracy zawodowo-społecznej odznaczony brązowym Krzyżem Zasługi.

Jest pracownikiem mającym autorytet zarówno u podwładnych jak i u przełożonych. Charakteryzuje się wysokimi umiejętnościami z zakresu kierowania i organizowania pracy zespołów ludzkich. Ponad połowę podległego mu zespołu stanowią młodzi ludzie, dopiero zdobywający umiejętności zawodowe. Poświęca im szczególnie dużo uwagi, wychodząc z założenia, że prawidłowo zorganizowany okres adaptacji jest warunkiem osiągania pożądanych wyników pracy, jak również przyczynia się do stabilizacji załogi. Kilkakrotnie zdobywał laury najlepszego mistrza, nauczyciela i wychowawcy młodzieży.

RYSZARD SKORUPA
CN-PSL PZL-Warszawa

Urodzony w 1938 r. Pracuje w przedsiębiorstwie od 24 lat na stanowisku frezera. Ma wysokie kwalifikacje zawodowe (jest technikiem mechanikiem). We wzorowym porządku utrzymuje swoje stanowisko pracy i stanowiska podległej brygady. Osiąga wysoką wydajność pracy kształtującą się w granicach 160%, przy utrzymaniu bezbrakowej produkcji. Posiada uprawnienia do wykonywania samokontroli. Brygada Pracy Socjalistycznej, którą kieruje od wielu lat, zajmuje czołowe lokaty we współzawodnictwie zakładowym. Jest dobrym kolegą i współtowarzyszem pracy, cenionym przez pracowników i kierownictwo wydziału.

Jako brygadzista corocznie opiekuje się grupą młodych pracowników w okresie adaptacji społeczno-zawodowej. Dzięki osobistemu zaangażowaniu, zrozumieniu i obiektywnemu podejściu do spraw młodych pracowników jego podopieczni osiągają dobre rezultaty produkcyjne i nie stwarzają większych problemów wychowawczych.

Jest aktywnym działaczem PZPR i ZZM. Inicjator i aktywny uczestnik czynów społeczno-produkcyjnych zarówno na terenie Centrum Naukowo-Produkcyjnego Samolotów Lekkich, jak i na rzecz Warszawy.

Za swoją działalność zawodową i społeczną został odznaczony srebrnym Krzyżem Zasługi i odznaką Zasłużonego dla WSK-Okęcie.

ZDZISŁAW SZYMANEK
WSK PZL-Świdnik

Urodzony w 1945 r. Pracuje w przedsiębiorstwie od 17 lat na stanowisku tokarza. Jest długoletnim przodującym pracownikiem WSK. W okresie swojej pracy dał się poznać jako pracownik o wysokich kwalifikacjach zawodowych. Jest pracownikiem zdyscyplinowanym i koleżeńskim. Pracuje bez braków, wykonując skomplikowane elementy do produktu lotniczego o najwyższej jakości. Średnio wykonuje 182% normy. Bierze czynny udział w czynach społecznych i produkcyjnych. W 1979 r. zgłosił dwa projekty racjonalizatorskie, które przyniosły niewymierne efekty w postaci poprawy jakości wykonywanego wyrobu.

Jest długoletnim działaczem PZPR i ZZM. Stanowi przykład dla innych kolegów w pracy. Jest sumienny, koleżeński i inicjuje czyny społeczne oraz produkcyjne.

Za swoją działalność zawodową i społeczną został wyróżniony tytułami: Przodownika i Zasłużonego Przodownika Pracy Socjalistycznej, Przodującego Pracownika Lubelszczyzny, Mistrza Dobrej Roboty.

WŁADYSŁAW URBAN
WSK PZL-Rzeszów

Urodzony w 1931 r. Pracuje w przedsiębiorstwie od 26 lat (łączny staż pracy — 30 lat) na stanowisku montera brygadzisty montażu podzespołów silników lotniczych. Jest długoletnim pracownikiem o wysokich kwalifikacjach zawodowych, które przekazuje nowo przyjętym młodym pracownikom. Aktywnie uczestniczy w różnych formach współzawodnictwa. Pracuje wzorowo wykonując wysoki procent normy i osiągając najwyższą jakość wykonywania zadań. Posiada wysokie poczucie odpowiedzialności za wykonywaną pracę. Od 5 lat ma uprawnienia samokontroli, co jest wysokim wyróżnieniem w produkcji lotniczej. Pełniąc funkcję brygadzisty zdobył autorytet dobrego fachowca i kolegi. Dzięki umiejętności pracy z ludźmi i osobistemu przykładowi potrafił stworzyć zgraną brygadę, która wielokrotnie zdobywała wysoką lokatę i tytuły we współzawodnictwie zakładowym. W 1979 r. złożył projekt racjonalizatorski dotyczący zmiany procesu technologicznego na części do silnika lotniczego, przynoszący 720 godzin oszczędności w skali rocznej.

Jest aktywnym działaczem związkowym, a ponadto udziela się w pracy komitetu rodzicielskiego w szkole przyzakładowej.

Za swoją pracę zawodową i społeczną został wyróżniony odznaką Zasłużonego dla WSK Rzeszów.

JAN WILK
PD-PS PZL-Bielsko

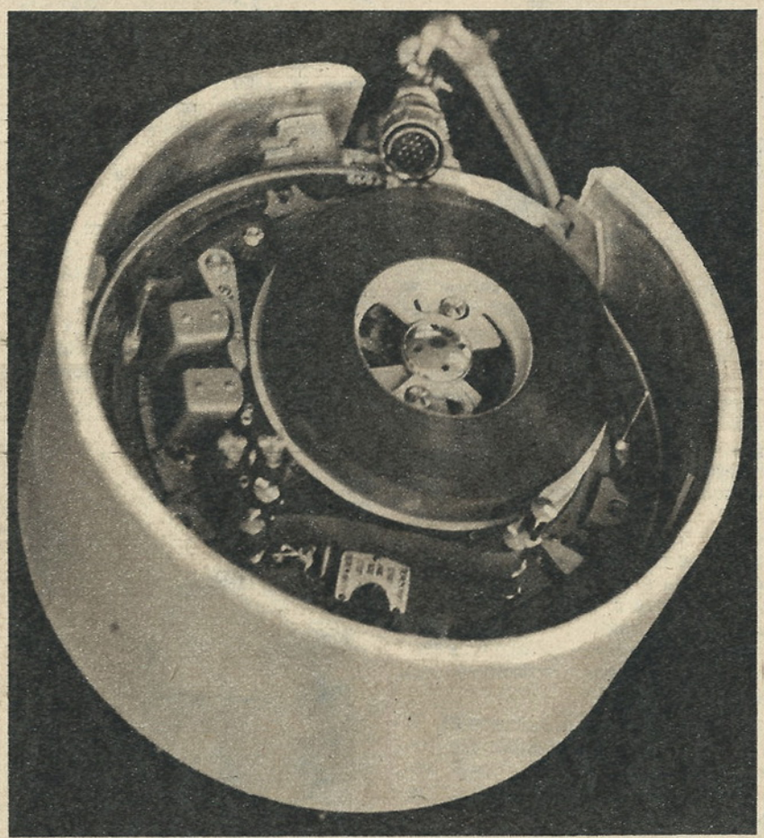
Urodzony w 1920 r. Pracuje w Przedsiębiorstwie Doświadczalno-Produkcyjnym Szybownictwa PZL — Bielsko od 34 lat (łączny staż pracy — 44 lata) na stanowisku stolarza lotniczego. Swoją pracę w postaci wykonywania elementów, zespołów i montażu potrzebnych w budowie szybowców wykonuje bezbrakowo, za co uzyskał uprawnienia samokontroli. Swój zawód wykonuje z zamiłowaniem, usprawniając stale prace na swym stanowisku, wprowadzając różne innowacje i usprawnienia organizacyjne. Nagromadzonym doświadczeniem zawodowym dzieli się z młodymi pracownikami, przekazując im rzetelność w wykonywaniu pracy zawodowej i społecznej. Uczy odpowiedzialności w pracy przy produkcji lotniczej.

Jest wzorem zdyscyplinowania, oddanym społecznikiem i wychowawcą młodych kadr w swym zawodzie. Bierze czynny udział w corocznych konkursach bhp, zajmując w nich przodujące miejsca. Aktywny działacz związkowy.

Za swoją działalność zawodową i społeczną został wyróżniony tytułami: Przodownika Pracy, Zasłużonego dla Zakładu, Zasłużonego dla Dolnego Śląska oraz Odznaką Tysiąclecia.

(bjw)

CZARNA SKRZYNKA



Wnętrze rejestratora zapisującego parametry lotu na taśmie magnetycznej.

Na co dzień nie wspomina się o czarnej skrzynce. Zwraca ona na siebie uwagę dopiero w razie zaistnienia przesłanki wypadku lub zgoła katastrofy lotniczej. Jest to chyba jedyna część samolotu, której zadaniem jest przetrwanie ekstremalnych warunków tylko po to, aby odpowiedzieć na pytania: jak doszło do katastrofy, jaki miała przebieg i jak w przyszłości można jej uniknąć. Jednak najlepiej byłoby, gdyby ona w ogóle nie była potrzebna.

A jak działa i jak jest zbudowana czarna skrzynka? Współczesne czarne skrzynki mają już tylko nazwę symboliczną, bowiem nie są one ani czarne (lecz z reguły pomarańczowe), ani nie są dosłownie skrzynkami (gdyż mają kształt kulisty). Poznajmy teraz budowę najprostszej czarnej skrzynki, stosowanej również w polskich samolotach komunikacyjnych.

Oficjalna nazwa tego urządzenia brzmi: rejestrator parametrów lotu K-3-63. Jest ono stosowane m. in. w samolotach An-24. Podczas całego lotu ta czarna skrzynka rejestruje wartości trzech parametrów: prędkości przyrządowej, wysokości barometrycznej lotu i przyspieszeń pionowych. Działanie rejestrujące tej czarnej skrzynki rozpoczyna się automatycznie z chwilą oderwania się od ziemi przedniego podwozia podczas startu i ustaje, również automatycznie, podczas dotknięcia pasa przez przednie podwozie podczas lądowania.

Pomiar wysokości i prędkości lotu odbywa się metodą ciśnieniową, tzn. ciśnienie powietrza powoduje odkształcenie sprężystych membran, a wielkość tej deformacji jest mierzona. Pomiar przyspieszenia odbywa się metodą sprężynową, tzn. siła bezwładności powoduje odkształcenie sprężyny, na której jest zawieszony ciężarek, a wielkość tej deformacji jest mierzona.

Zapis powyższych parametrów lotu jest dokonywany przez rysiki powodujące zadrapanie emulsji taśmy filmowej, która została utrwalona bez naświetlania.

Przesuw taśmy filmowej powoduje specjalny mechanizm napędzany przez silnik elektryczny. Rejestrator parametrów lotu jest podłączony do sieci elektrycznej samolotu za pośrednictwem filtru służącego do tłumienia zakłóceń. Mechanizm przesuwu taśmy pracuje z taką prędkością, że zapas taśmy o długości 10 m wystarcza do zarejestrowania kilku lotów.

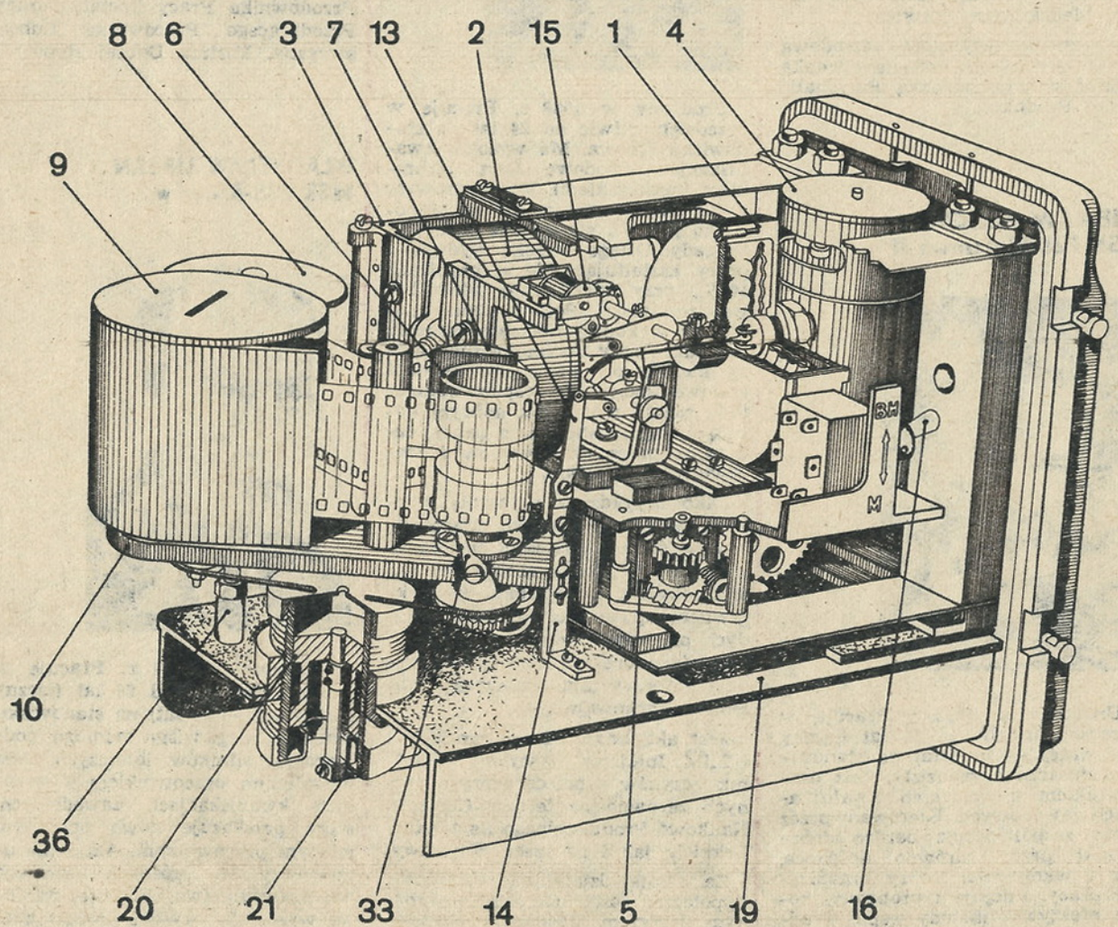
Rejestrator K-3-63 zapisuje następujące wartości parametrów lotu w granicach: wysokość — od 0 do 20 000 m, prędkość — 200 do 1100 km/h, przeciążenia od —1,5 do +3,5 g. Oprócz tych parametrów na taśmie utrwalany jest upływ czasu, przez rejestrowanie impulsów co 3 min. Szerokość „ścieżek" zapisu na taśmie filmowej: wysokości i prędkości lotu — 7 mm, przeciążenia — 10 mm. Przy okazji warto wiedzieć, że mechaniczny zapis parametrów (rysa na taśmie) może powodować błąd rejestracji do $\pm 3\%$ wartości parametru. Urządzenie może normalnie pracować w zakresie temperatur od +60° do —60°C. Napięcie elektrycznej sieci zasilającej — 27 V prądu stałego; natężenie poboru prądu nie przekracza 5 A.

Masa tego rejestratora nie przekracza 5 kg, a wymiary — 150 x x 175 x 300 mm, masa filtru przeciwzakłóceniowego — 0,6 kg, wymiary filtru — 140 x 75 x 48 mm.

Do odczytywania zapisu potrzebny jest aparat „Mikrofot", na którego ekranie umocowana jest podziałka; dzięki obiektywowi powiększającemu 10-krotnie odczytu dokonuje się z dokładnością do setnych części milimetra.

Kolejnym rejestratorem używanym m. in. w PLL LOT jest urządzenie o symbolu MSRP-12-96, które dokonuje zapisu na taśmie magnetycznej podstawowych parametrów lotu samolotu. Może ono być używane także w śmigłowcach. Zarejestrowane parametry na taśmie magnetycznej są rozszyfrowywane w naziemnym urządzeniu dekodującym DUMS.

Powyższy rajestrator ma 12 kanałów pomiarowych. Mogą być rejestrowane następujące parametry: wysokość barometryczna (—250 do 13 000 m), prędkość przyrządowa (80—800 km/h), przeciążenia pionowe (od —1 do +3 g) i boczne, kąty



Rejestrator parametrów lotu K-3-63: 1 — hermetyzowana komora układu zapisu wysokości, 2 — hermetyzowana komora układu zapisu prędkości, 3 — obudowa, 4 — silnik elektryczny, 5 — sprzęgło, 6 — rolka napędowa, 7 — stolik, 8 — szpula, 9 — kaseta opancerzona, 10 — płytka odchylana, 13 — dźwignia, 14 — wspornik, 15 — znacznik czasu, 16 — przełącznik, 19 — podstawa, 20 — tłumik, 21 — dźwignia, 33 — zapadka, 36 — ogranicznik.

wychylenia steru wysokości (—27 do +17°) i kierunku (powyżej 15°) oraz lotek, obroty silników (10—110%), ciśnienie oleju, prędkość kątowa względem osi podłużnej, położenie dźwigni obrotów silników, kurs magnetyczny (0—360°), różnica ciśnienia między hermetyzowaną kabiną a atmosferą, kąt ustawienia statecznika, kąt przechylenia samolotu (±70°), kąt pochylenia samolotu (±70°), sygnały charakteryzujące pracę urządzeń automatyki silników, graniczne odchylenie zadanego parametru itd.

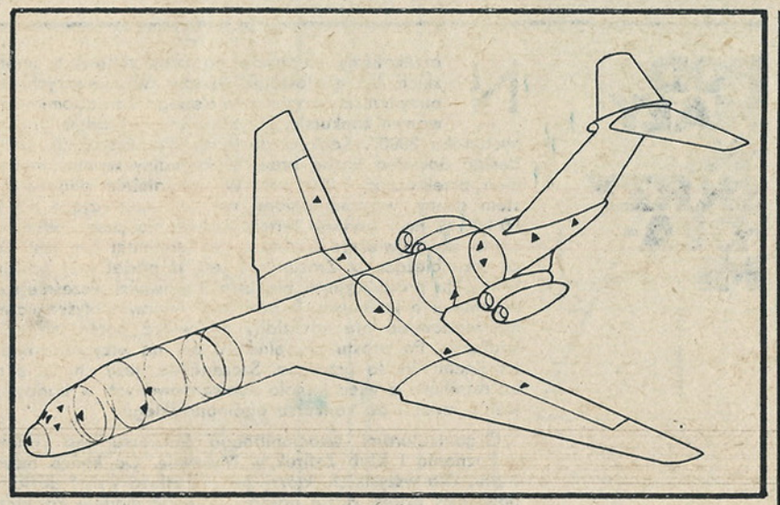
Rejestrator MSRP-12-96 może pracować przez 30 h w sposób ciągły. Zapis dokonywany jest z ciągłym kasowaniem poprzednio zarejestrowanych sygnałów w ten sposób, że na taśmie zawsze pozostaje informacja z ostatnich 75 minut lotu. Pojemność szpuli — 250 m taśmy magnetofonowej o szerokości 6,25 mm. Sumaryczny błąd zapisu i odtworzenie nie przekracza ±3% wartości parametru.

W celu wzorcowania urządzenia, co 60 s na wejście wszystkich kanałów pomiarowych podawane jest napięcie wzorcowe. Rejestrator zasilany jest z pokładowej sieci prądu stałego o napięciu 27 V; zapotrzebowanie mocy przy wyłączonym ogrzewaniu — 180 W, a przy włączonym ogrzewaniu — 250 W.

MSRP-12-96 może normalnie pracować w następujących warunkach: temperatura otoczenia ±60°C, wilgotność względna — do 98%, wibracje mechaniczne z częstotliwością 20—300 Hz przy przeciążeniach do 4 g. Mechanizm przesuwu taśmy jest umieszczony w ochronnym zasobniku kulistym, który zapewnia przetrwanie zapisu nawet przy przeciążeniu uderzeniowym do 100 g i przy udarze termicznym do 1000°C w przeciągu 10 min.

Czarna skrzynka MSRP-12-96 składa się z kilku bloków: mechanizm przesuwu taśmy w ochronnym zasobniku kulistym (336 x 312 x x 398 mm; 22 kg), urządzenie kodujące (236 x 166 x 311 mm; 4,7 kg), blok połączeń (160 x 80 x 220 mm; 1,5 kg), urządzenie przekształcające polecenia jednorazowe (125 x 95 x x 420 mm; 1,5 kg) i filtr przeciwzakłóceniowy (92 x 56 x 275 mm; 1,1 kg). Zależnie od typu samolotu rejestrator jest wyposażony w odpowiednie czujniki i urządzenia uzgadniające.

Włączania mechanizmu przesuwu taśmy dokonuje sygnalizator prędkości przy osiągnięciu przez samolot prędkości 70 km/h lub krańcowy wyłącznik umieszczony na goleni podwozia. Włączenie się urządzenia sygnalizuje lampka kontrolna znajdująca się w kabinie pilotów.



Boeing B-747 (u góry) ● Rejestrator MLP-6-2 zabudowany w tylnej części kadłuba samolotu Ił-62 (wyżej) ● Schemat rozmieszczenia w samolocie Ił-62 czujników mierzących poszczególne parametry (z prawej).
Zdjęcia: W. Giermasiński (2), L. Zielaskowski (1)

Mechanizm przesuwu taśmy najczęściej umieszczony jest w kulistym zasobniku w części ogonowej kadłuba samolotu, w miejscu dogodnym do obsługi technicznej. Czujniki ciśnienia znajdują się w pobliżu odbiorników ciśnienia. Czujniki przeciążeń zainstalowane są w pobliżu środka ciężkości samolotu, umocowane na sztywnym wsporniku. Czujniki przemieszczeń kątowych mocuje się na sterach samolotu.

Urządzenie dekodujące DUMS odtwarza z taśmy magnetycznej zakodowane sygnały czujników, zapisane podczas lotu przez rejestrator MSRP-12-96, rozszyfrowuje je i zapisuje na papierze fotograficznym za pomocą oscylografu magnetoelektrycznego. Wymienione urządzenie zapewnia jednoczesne dekodowanie i zapis na papierze fotograficznym dowolnych czterech kanałów z 12 w dowolnej kolejności. Jednocześnie z zapisem mierzonych parametrów dokonuje się zapisu znacznika czasu z odstępem jednosekundowym.

Następnym rejestratorem parametrów lotu jest urządzenie MSRP-64-2, stosowane w samolotach Ił-62, które zapisuje na taśmie magnetofonowej najważniejsze parametry lotu, parametry pracy silników i wybranych układów oraz jest przeznaczone do zachowania zarejestrowanej informacji w sytuacjach przedawaryjnych i awaryjnych.

To urządzenie ma 2 mechanizmy przesuwu taśmy: główny i rezerwowy — powtarzający zapis wszystkich parametrów. Pozwala to na operatywne posługiwanie się zapisanymi informacjami zarówno do celów szkoleniowych, kontroli techniki pilotażu, jak i do analizy stanu i niezawodności sprzętu lotniczego.

MSRP-64-2 ma 48 kanałów rejestracji parametrów w postaci analogowej i 32 kanały — w postaci cyfrowej. Urządzenie zabudowane w samolocie rejestruje 70 sygnałów, zaś pozostałe kanały stanowią rezerwę. Częstość zapisu 3 sygnałów analogowych (przyspieszenia pionowego, położenia steru wysokości i kąta przechylenia) wynosi 8 razy na sekundę, pozostałych sygnałów i wszystkich zdarzeń pojedynczych — 2 razy na sekundę. Czas pracy ciągłej urządzenia — 30 h.

Informacja jest zapisywana na taśmie magnetycznej w sposób ciągły. Poprzednio zapisywane sygnały są ścierane i na taśmie obu mechanizmów przesuwu pozostaje zapis z ostatnich 25 h lotu. Pojemność szpuli — 250 m taśmy magnetofonowej o szerokości 19,05 mm.

Błąd rejestracji wartości analogowych na taśmie magnetycznej (bez uwzględnienia błędu czujników) nie przekracza ±1,5%. Oprócz rejestracji parametrów lotu, na taśmie są zapisywane następujące informacje: numer samolotu, numer rejsu, data (dzień, miesiąc i ostatnia cyfra roku), czas (godziny i minuty). Informacje zarejestrowane w tym urządzeniu mogą być odczytywane tylko za pomocą specjalnego urządzenia deszyfrującego.

Zasobnik ochronny, gdzie znajduje się mechanizm przesuwu taśmy, zapewnia zachowanie informacji nawet w warunkach:

- przebywania w wodzie morskiej w ciągu 36 h,
- przebywania w nafcie, benzynie, cieczach gaśniczych i olejach w ciągu 5 min,
- oddziaływania udarów cieplnych do +1000°C w ciągu 15 min na 50% powierzchni zasobnika,
- oddziaływania przyspieszeń do 200 g,
- oddziaływania siły statycznej do 1000 g w dwóch kierunkach (wzdłuż osi pionowej zasobnika i prostopadle do niej),
- oddziaływania uderzenia masy 250 kg opadającej z wysokości 1 m.

Warto jeszcze dodać, że oprócz wymienionych poprzednio parametrów, urządzenie MSRP-64-2 rejestruje takie wartości jak: chwilowe zużycia paliwa przez poszczególne silniki czy napięcie prądu stałego, a także zdarzenia pojedyncze, takie jak: niebezpieczna prędkość podejścia, wypuszczenie podwozia, włączenie samolotowej łączności wewnętrznej, przelot nad radiolatarnią, fakt niebezpiecznej wibracji w dowolnym silniku, pożar któregokolwiek silnika, minimalna rezerwa paliwa w zbiorniku głównym, pożar na pokładzie samolotu lub w przedziałach bagażowych, oblodzenie samolotu itd. Jednym słowem wszystko co się dzieje na pokładzie samolotu, zostaje zauważone i jest rejestrowane oraz sygnalizowane. Czujniki informujące o pracy poszczególnych urządzeń są rozmieszczone w różnych miejscach samolotu, co pokazuje rysunek, zaś samo urządzenie rejestrujące w zasobniku ochronnym znajduje się w części ogonowej kadłuba (na fotografii).

BOGUSŁAW J. WITKOWSKI

W ZASIĘ-GU SKRZY-DEŁ

SZKOŁA INSTRUK-TORÓW

Komisja Samolotowa Aeroklubu PRL, której przewodniczy doc. dr hab. inż. Edward Popiołek, systematycznie zaprasza przedstawiciela naszej redakcji na swe posiedzenia i przesyła protokoły z tychże posiedzeń. Bardzo sobie cenimy te zaproszenia i przesyłki, chętnie z nich korzystamy i potem staramy się w takiej czy innej formie przedstawić problemy samolotowej działalności Aeroklubu PRL na naszych łamach. Pierwsze tegoroczne posiedzenie Komisji Samolotowej APRL odbyło się w Aeroklubie Ziemi Piotrkowskiej – Ośrodku Szkolenia Samolotowego w Piotrkowie Trybunalskim. Jak zwykle i tym razem Komisja omówiła wiele istotnych spraw. Oto niektóre z nich.

W ostatnim roku zwiększyła się znacznie liczba instruktorów samolotowych w aeroklubach regionalnych. Wśród nowo przyjętych do pracy instruktorów przeważają młodzi. Wysoki procent etatowych instruktorów szybowcowych uzupełnia swoje kwalifikacje, uzyskując samolotowe uprawnienia instruktorskie. Niewątpliwy wpływ na tak oczekiwane zwiększenie liczby instruktorów samolotowych ma poprawa ich sytuacji finansowej, jaka dokonała się w ostatnim okresie. Według stanu na dzień 1 stycznia 1980 r., średnia płaca instruktora wynosi 6 400 zł miesięcznie.

Sprawą ciągle aktualną jest nieustanne podnoszenie kwalifikacji zawodowych instruktorów. Na br. zaplanowano dwa kursy doskonalące dla instruktorów samolotowych, w Radomiu i Lisich Kątach. Ta forma doszkalania nie rozwiązuje jednak problemu. Potrzebna jest szkoła instruktorów – tak dla kandydatów na instruktorów zawodowych, jak dla instruktorów już pracujących. Pierwsi zdobywaliby w szkole uprawnienia instruktorskie na sześciomiesięcznych kursach; drudzy, podczas odpowiednio długiego okresu, doskonaliliby w niej swoje instruktorskie kwalifikacje. Organizacji takiej szkoły podjął się w swoim czasie Aeroklub Łódzki – Ośrodek Szkolenia Lotniczego. Nim jednak zabrał się do dzieła, już zdążył z niego zrezygnować, co jak nietrudno się domyślić spotkać się mogło tylko z niezadowoleniem Komisji Samolotowej. Na szczęście deklarację organizacji takiego ośrodka złożył bardzo ambitny Aeroklub Częstochowski. By myśl oblekła się w ciało, potrzebne jest oczywiście udzielenie temu aeroklubowi właściwej pomocy. Niewykluczone, że w powstaniu takiej szkoły mogłoby partycypować kilka aeroklubów regionalnych, nie mówiąc już o Aeroklubie PRL, jako że odgórna pomoc wydaje się oczywista. W każdym razie Komisja Samolotowa, po analizie sytuacji kadrowej instruktorów samolotowych, postuluje opracowanie koncepcji szkolenia samolotowego personelu lotniczego w oparciu o długoterminowe kursy w wyodrębnionych ośrodkach, z zachowaniem dotychczasowego toku szkolenia instruktorów społecznych.

Jeśli chodzi o sprawy sprzętowe, to przewiduje się, iż na dzień 1 kwietnia br. aerokluby będą dysponowały wyraźnie większą liczbą sprawnych samolotów niż w analogicznym okresie ub.r. Poprawa ta ma być rezultatem spodziewanych dostaw silników Al-14R, których niedostatek dawał się dotąd bardzo odczuć. Niestety, wiele wskazuje na to, iż dostawy nowych samolotów w br. będą w dalszym ciągu niewielkie i daleko niewystarczające. Komisja Samolotowa pozytywnie ocenia propozycję Działu Technicznego APRL, zmierzającą do nadawania pilotom uprawnień do prostej obsługi samolotów (m.in. uzupełnienia paliwa i oleju) oraz decydowania o sprawności sprzętu do lotu. Na zakończenie swych obrad w AZP Komisja Samolotowa wysunęła następujący wniosek: W oparciu o analizę dotychczasowej działalności Ośrodka Szkolenia Samolotowego oraz sprecyzowane projekty jego rozwoju, Komisja Samolotowa wnioskuje rozważenie możliwości powołania Centrum Samolotowego w Piotrkowie.

Rozwijają się więc piotrkowskie skrzydła, czemu można tylko przyklasnąć.

Halny

POD MAŁY-MI SKRZY-DŁA-MI

Narzekaliśmy niedawno na brak zimowych imprez modelarskich, na niedostatek wystaw. W pierwszych dniach lutego otrzymaliśmy kopię powielanego zawiadomienia o organizowanym konkursie, zatytułowanym „Modele obiektów kosmicznych roku 2000". Konkurs dostępny dla wszystkich, każdy może nadesłać dowolną liczbę prac. Maksymalny wymiar modeli nie powinien przekraczać 1 000 mm. W regulaminie podano następnie system oceny, wyszczególniono nagrody opiewające na łączną sumę 60 tys. zł, no i podano termin nadsyłania prac... W tym miejscu zaczyna się największa trudność, bo terminem tym jest dzień 30 marca roku bieżącego. Zrozumiałe jest, iż nawet przy naszym dość krótkim cyklu produkcyjnym nie było możliwości wcześniejszego podania informacji o konkursie. A poza tym – nawet błyskawicznie przekazana wiadomość nie zdołałaby zadowolić potencjalnych uczestników konkursu. Po prostu niepełne 60 dni na przygotowanie modeli jest terminem nie do przyjęcia. Szczególnie, jeśli chodzi o najmłodszych uczestników, a więc i mało zaawansowanych w budowie i przygotowaniu modeli do konkursu ogólnopolskiego.

Organizatorami wspomnianego konkursu jest Telewizja Polska w Poznaniu i Klub Zefirek w Muszynie. Do końca marca pozostało 7 dni. Dla wszystkich, którzy jeszcze zdążą wziąć udział w konkursie, podajemy adres, gdzie należy przesyłać modele kosmiczne: Ognisko Pracy Pozaszkolnej – Klub Zefirek – 33-370 Muszyna.

O praktycznym wykorzystaniu modeli latających parokrotnie już wspominaliśmy. Znane są próby, uwieńczone powodzeniem, zastosowania modeli latających do sondażu atmosferycznego, a nawet do prac agrotechnicznych. Ostatnio dotarły do nas informacje o wykorzystaniu modelu śmigłowca zdalnie kierowanego w akcji ratowniczej, prowadzonej przez straż pożarną w Austrii. Chodziło o przerzucenie liny na dach kamienicy położonej w ciasnej, miejskiej zabudowie. Model wystartował z niewielkiego podwórza, przenosząc linę na określone miejsce z wielką dokładnością. Wyjaśnić trzeba, iż całą operację przeprowadzono podczas ćwiczeń strażackich, a modelem sterował aktualny mistrz Austrii. Ćwiczenia wykazały wielką użyteczność sprzętu pomocniczego w postaci zdalnie kierowanego modelu wiropłata.

O innym, również interesującym doświadczeniu, doniosła prasa francuska. Otóż podczas wykonywania zdjęć do filmu, którego akcja rozgrywała się na morzu, niezbędne były zdjęcia z powietrza. Z pomocą przyszedł większych rozmiarów model latający zdalnie kierowany. Wykonano zdjęcia o bardzo trudnych ujęciach, wprost niewykonalnych przy użyciu samolotu czy śmigłowca. Aparat filmowy zabudowany na pokładzie modelu spełnił doskonale swą funkcję. Dodać trzeba, o czym wspominają filmowcy, że wykorzystanie modelu nie tylko umożliwiło zrobienie trudnych zdjęć, ale i obniżyło poważnie koszty produkcji filmu: zaangażowanie załogi i samolotu nie byłoby przedsięwzięciem tanim.

Dlaczego podajmy te przykłady wykorzystania modeli latających? Dlatego, iż warto zachęcić, jeśli nie pojedynczych modelarzy, to zespoły młodych konstruktorów, do budowy modeli użytecznych, które mogą przydać się i straży pożarnej, filmowcom, telewizji, ratownikom, służbom poszukiwawczym i meteorologom. Przykładem tego rodzaju konstrukcji mogły być modele Stanisława Górskiego i Kazimierza Ginalskiego, budowane przed wielu laty dla pokazów, a dziś mogłyby pełnić funkcje użyteczne jeszcze bardziej. Przy rozpiętości skrzydeł około 2 m i pojemności skokowej cylindra silnika około 10 cm³ model zdalnie kierowany jest w stanie unieść ładnych parę kilogramów ładunku. Kto pierwszy wystąpi z inicjatywą budowy takiego modelu?

P.E.

ZA-CHWY-TY I NIE-PO-KOJE

POSTAWY I OCENY

Nasi Czytelnicy piszą często w listach o postawach pilotów. Są w tych listach uwagi, oceny i niekiedy trafne spostrzeżenia. Dotyczą one głównie porównań. Jakże różni są piloci – stwierdzają w swych korespondencjach – nakreślani przez autorów wspomnień i powieści od tych, których spotykają na co dzień: w rozmowach, na spotkaniach czy lotnisku.

Nie wszyscy piloci to ludzie o kryształowych charakterach, niezwykle szlachetni, odważni, szarmanccy i bohaterscy. Takie i inne opinie nasuwają się niejednemu naszemu Czytelnikowi. Czy są one słuszne? Nie sposób po jednym lub kilku spotkaniach z określonym pilotem wyciągnąć niepodważalny wniosek, że ów człowiek lotnictwa jest chodzącym ideałem, odpowiadającym powieściowym cechom personelu latającego.

Czytelnicy, którzy w swych listach piszą o postawach pilotów, chcieliby swych bohaterów powieściowych nie tylko odszukać, ale z nimi porozmawiać, zapytać o coś, spotkać się po raz drugi, trzeci, dziesiąty. Czy jest to możliwe? Nie zawsze. Ci Czytelnicy, którzy mieszkają w sąsiedztwie aeroklubów, jednostek lotniczych, instytucji i przedsiębiorstw lotniczych, mają takich okazji najwięcej.

Ostatnio brałem udział w spotkaniu czterech młodych entuzjastów lotnictwa, hobbistów i jednocześnie modelarzy redukcyjnych, z pilotem polskim, uczestnikiem II wojny światowej.

Z uwagą i zainteresowaniem wysłuchałem następnie obu stron na temat spotkania: młodzieży i weterana minionej wojny.

Ci pierwsi nie spodziewali się, że poznają tak uroczego, starszego pana, w którym szybko odkryli – nie dające się ukryć – cechy charakteru pilota. Zaimponowała im błyskotliwość, opanowanie, zwięzłe i celne odpowiedzi na zadawane pytania, kultura i swoboda w dyskusji. Podkreślali szczególnie bezpośredni, ba, koleżeński stosunek pilota do nich, młodszych od niego blisko o 40 lat. Mówili ponadto, że spotkali pilota – bohatera powieściowego, takiego jaki ukształtował się w ich wyobraźni.

Ale kolej na wypowiedź pilota. Przede wszystkim wyznał mi, iż zaskoczony jest poziomem pytań. Trochę zdziwiło go zainteresowanie młodych ludzi samolotami, na których latał, a zwłaszcza szczegółami konstrukcyjnymi, taktyką walki, poziomem wyszkolenia. Nigdy nie przypuszczał, że ktoś kiedyś będzie go o to pytał. Zaskoczyła go też pasja i dociekliwość młodych entuzjastów lotnictwa. Na wiele pytań nie mógł odpowiedzieć, ponieważ fakty, o które go pytano, po prostu uleciały z pamięci.

Dwie opinie: obie pozytywne, wypowiedziane w oparciu o własne oceny, spostrzeżenia w czasie spotkania. Ponieważ przysłuchiwałem się rozmowie, mogę stwierdzić, iż obie wypowiedzi są rzeczowe i umiarkowane w ocenie oraz nie mają tendencji do wyolbrzymiania lub nadmiernego zachwycania się stroną przeciwną.

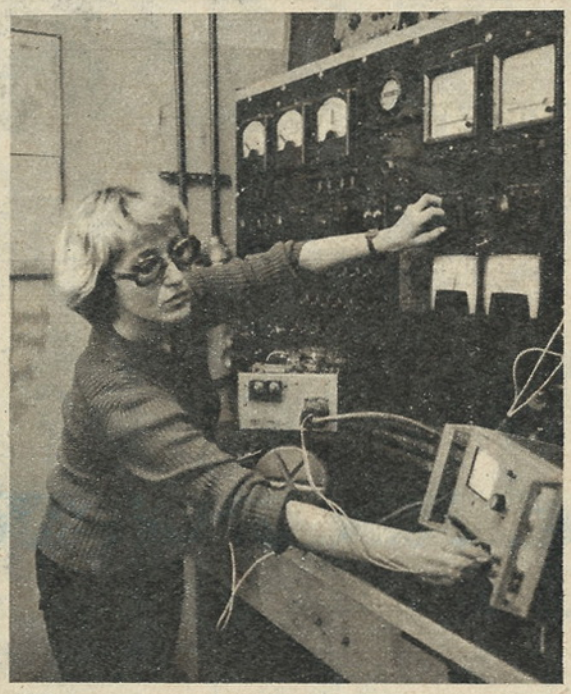
Klamrą spinającą spotkanie dwóch pokoleń jest wewnętrzna satysfakcja z rozmowy bliskich sobie ludzi, których łączy idea lotnictwa, a przede wszystkim jego ogromne wartości. W nich bowiem kryje się wspomniany na wstępie prawy charakter, odwaga, szlachetność, chęć niesienia pomocy, patriotyzm.

Wszystkie te postawy obywatelskie, które sobie wysoko cenimy, stawiamy młodym za wzór godny do naśladowania.

Obserwator

LOT nowiny

Nr 214
marzec
1980



Magdalena BARGIEŁOWSKA
ur. dn. 5.IX.1948 r.
stan cywilny: mężatka, dwoje dzieci
wykształcenie: wyższe techniczne
zawód: inżynier elektryk
stanowisko pracy: specjalista – technolog, PLL LOT
przynależność organizacyjna: PZPR
pełnione funkcje społeczne: radna

RADNA

Z opinii Komitetu Zakładowego PZPR przy Polskich Liniach Lotniczych LOT: (...) Tow. Magdalena Bargiełowska jest członkiem PZPR od 24.IV.1969 roku, wcześniej (w czasie studiów, ukończonych z wyróżnieniem) była aktywnym członkiem ZSP oraz ZMS. W tej ostatniej organizacji pełniła wiele odpowiedzialnych funkcji: od członka Zarządu Wydziałowego na Politechnice Łódzkiej do członka Zarządu Stołecznego. W latach 1975–1978 pełniła funkcję przewodniczącej Zarządu Zakładowego ZMS w PLL LOT. Obecnie jest członkiem ZZ ZSMP. Za działalność w tej organizacji została odznaczona brązowym, a następnie srebrnym odznaczeniem im. Janka Krasickiego oraz Brązowym Krzyżem Zasługi. (...) Pracę zawodową rozpoczęła w 1972 roku w Zakładach Przemysłu Bawełnianego w Pabianicach, gdzie po stażu zatrudniona była na stanowisku mistrza, a następnie kierownika Oddziału Automatyki. W PLL LOT rozpoczęła pracę w 1974 roku na stanowisku st. technologa w Oddziale Remontu Osprzętu Lotniczego, a następnie po okresie oddelegowania do pracy społecznej – na stanowisku specjalisty technologa w Wydziale Głównego Technologa. Ukończyła kilka kursów specjalistycznych szkolenia zawodowego.

Jest laureatką stołecznych eliminacji Turnieju Młodych Mistrzów Techniki oraz wielokrotną laureatką eliminacji zakładowych w tym turnieju.

Pełni funkcję przewodniczącej Rady Młodych Specjalistów w PLL LOT. W okresie ostatnich czterech lat piastuje mandat radnej Stołecznej Rady Narodowej. (...)

W ODPOWIEDZI NA PYTANIA REDAKCJI:

— Co należało do Pani obowiązków jako radnej kadencji Stołecznej Rady Narodowej w latach 1976—1980?

— Oczywiście, w ciągu pierwszych miesięcy poznawałam formy i metody pracy radnego, czyli, można chyba tak powiedzieć, warsztat jego pracy. Przyznać się już dzisiaj mogę, że przeraziła mnie ilość wszystkich tych wiadomości, które musiałam przyswoić, by wiedzieć gdzie w hierarchii administracyjnej mieszczą się interesujące każdego radnego instytucje, organizacje polityczne, związkowe i społeczne. Byłam zaskoczona, jak bardzo szczegółowe i precyzyjne są opracowania tematyczne przygotowywane na posiedzenia wszystkich komisji St. RN. Zrozumiałam, że będę musiała nauczyć się bardzo wiele rzeczy, by móc rozsądnie i z głową próbować rozwiązywać wszystkie problemy, z którymi przychodzą ludzie na dyżury radnych.

Tylko dzięki życzliwości i doświadczeniu starszych stażem pracy społecznej radnych naszej wspólnej komisji oswoiłam się z pełnioną przeze mnie od niedawna funkcją radnej.

Pracowałam w Komisji Gospodarki Komunalnej, Komunikacji i Łączności. Byłam również członkiem Komisji Odznaki „Za zasługi dla Warszawy".

Do naszych, a więc również moich obowiązków należało przede wszystkim dbanie o to, by postulaty zgłaszane w toku kampanii wyborczej miały swoje praktyczne zastosowanie, jak również, by wszystkie najpilniejsze i społecznie uzasadnione sprawy były szybko załatwiane. A komisja, w której pracowałam, na pewno nie była łatwa. Jej problemy, liczne i trudne, obchodzą i obchodzić zawsze będą szerokie kręgi społeczności. Chciałabym przytoczyć słowa wiceprzewodniczącego Komisji Gospodarki Komunalnej, Komunikacji i Łączności w Rzeszowie, Zbigniewa Jajugi, który tak powiedział o tych problemach (Trybuna Ludu 27.02.1980 r.): (...) Trudno tu o efektowne sukcesy — nawet największe osiągnięcia regionu, miasta, osiedla ludzie biorą za coś, co jest im z góry zagwarantowane. Nie ma suchych kranów, kaloryfery grzeją, kanalizacja działa, na jezdniach załatane dziury: to są elementy normalności, kiedy jednak przybywa dzielnic, osiedli, bloków — gospodarka komunalna z trudem nadąża za owym urbanizacyjnym przyspieszeniem. (...)

Podczas zebrań komisji przedstawialiśmy swoje opinie odnośnie spraw ważnych dla prawidłowego funkcjonowania ogromnej miejskiej aglomeracji (m. st. Warszawy), dotyczące komunikacji, stanu dróg, sieci telefonicznych, gospodarki komunalnej itp., które następnie przekazywaliśmy do realizacji władzom administracyjnym miasta.

Staraliśmy się, by nasze opinie były obiektywne i wyważone. Dlatego też wyjeżdżaliśmy w teren, wizytowaliśmy tereny budów, spotykaliśmy się z ludźmi bezpośrednio odpowiadającymi za określony wycinek prac, które nas interesowały.

Podczas moich dyżurów w lokalach Dzielnicowych Komitetów FJN miałam obowiązek zapoznawać się ze wszystkimi wnioskami przedstawianymi osobiście przez obywateli. Często były to sprawy bardzo trudne, czasami dramatyczne. Już nie w wymiarze, można powiedzieć, ogólnospołecznym, jak sprawy z okresu kampanii wyborczej, ale po prostu z życia. Wiele z nich można było załatwić od zaraz, niektóre wymagały naszej interwencji. Były i takie, przy załatwianiu których nie mogłam dosłownie nic zdziałać, a dotyczyły przede wszystkim najtrudniejszych dzisiaj spraw lokalowych. Byłam po prostu bezradna. Tego słowa bardzo nie lubię, ale niestety oddaje ono cały sens prawdy.

Cztery lata pozwoliły mi na poznanie nie tylko pracy radnego, ale utrwaliły niestety, przekonanie, jak często niedoskonała i mało życzliwa ludziom jest praca wielu osób w przeróżnych instytucjach ludziom służącym. Jak wiele spraw z dobrej woli i serca można załatwić bez interwencji radnej.

— Jakimi zagadnieniami chciałaby się Pani zajmować na forum sejmowym?

— Po pierwsze, czteroletnie terminowanie w Komisji Gospodarki Komunalnej, Komunikacji i Łączności St. RN napawa mnie przekonaniem, że mogłabym swoje doświadczenia przekazać na szerszym forum. Po drugie, równie mocno interesuje mnie problem miejsca młodej rodziny w socjalistycznym społeczeństwie. Temat ten jest często dyskutowany wśród młodych z ZSMP, organizacji w której pracuję od wielu lat. Chciałabym bardzo przyczynić się do stworzenia pracującym matkom i samotnie wychowującym dzieci lepszych warunków do materialnej i duchowej dbałości o swe pociechy. Jednocześnie do tego, aby funkcjonujący system opieki nad dziećmi był mniej sformalizowany, a bardziej rodzicielski. Sądzę, że Sejm w nadchodzącej kadencji, podobnie jak i w poprzedniej, będzie decydował o najważniejszych zasadach funkcjonowania naszego społeczeństwa. Wielkim zaszczytem i przywilejem, ale i wielką odpowiedzialnością każdego posła, jest móc uważać się za współautora tych decyzji.

I. T.

W trosce o jakość obsługi i rentowność

1

3

2

4

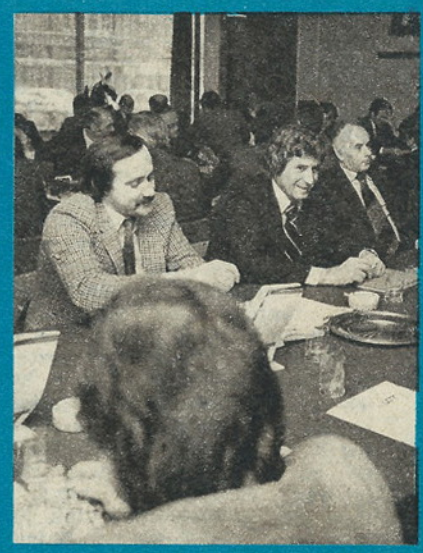
Zdawać by się mogło, iż w miarę rozwoju, a więc i gromadzenia doświadczeń, pracować powinno się lżej i osiągać przynajmniej to samo kosztem o wiele mniejszego wysiłku. Niestety — życie najwyraźniej nie toleruje takich uproszczeń i przed wszelkimi rozwijającymi się organizmami stawia wciąż nowe przeszkody, zmuszające do ciągłej aktywności. Stąd potrzeba nieustannej czujności wobec zmian zachodzących w otaczającym nas świecie.

Co to oznaczać może w praktyce, łatwo się można było przekonać na dorocznej naradzie reprezentantów PLL LOT, jaka odbyła się w drugiej połowie lutego br. w Warszawie. Mimo iż narada ta poprzedzona została naradami w grupach dobranych według kryteriów regionalnych — trzeba było aż dwóch dni, aby z trudem wyczerpać całokształt problemów, w obliczu których staje przedsiębiorstwo w roku bieżącym i w nadchodzących latach. Bo chociaż generalne zadanie brzmi: zachować tempo rozwoju, a więc wzrost sprzedaży usług na poziomie z drugiej połowy lat siedemdziesiątych — nie oznacza to, że będzie można dojść do tego kosztem identycznego wysiłku i tych samych, sprawdzonych w praktyce, zabiegów organizacyjnych.

Przyczyn zmian jest wiele. Główna z nich tkwi w tym, że rok 1979 był rokiem pogłębiającego się nadal kryzysu paliwowego. Ropa naftowa drożała, a więc w ślad za tym drożało i paliwo lotnicze. IATA trzykrotnie podwyższała taryfy lotnicze: w maju, wrześniu i już w styczniu br. W pierwszym przypadku podwyżka wynosiła średnio 7%, w drugim od 9% do 15%, w trzecim 3—5%. Ogółem podwyżki te wyniosły ok. 20—25%. Od kwietnia br. zapowiada się kolejna podwyżka w granicach 5—10%.

7

11


16

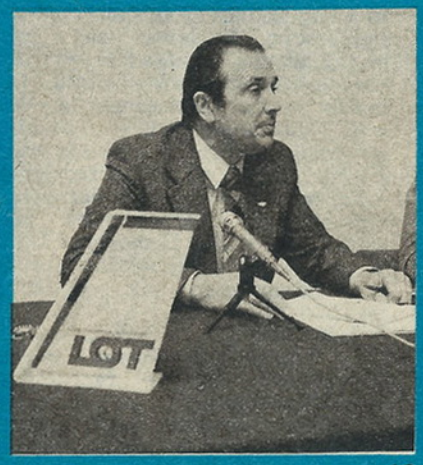
LOT
8

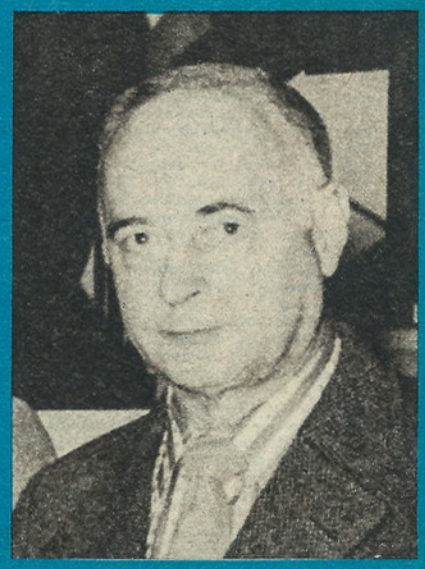
LOT
12

17

5

9


LOT
13

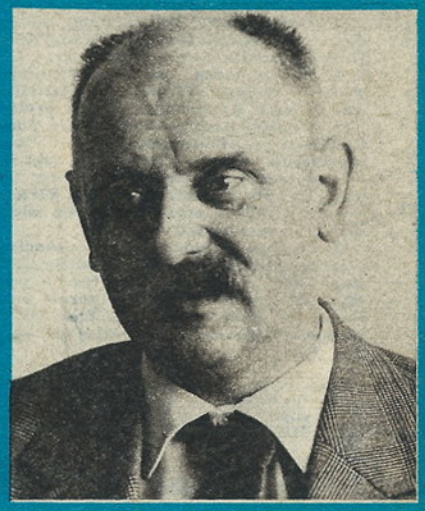

18

6

10

LOT
14

LOT
15


19

Na ile podwyżki te determinowane są wzrostem ceny paliw łatwo zrozumieć, zważywszy że o ile w roku 1973, a więc w roku uruchomienia przez LOT regularnej komunikacji transatlantyckiej, galon paliwa lotniczego kosztował 17 centów, to dziś za galon płaci się już 1,20 dolara. Cena wzrosła więc aż siedmiokrotnie. I nadal wzrasta.

Rosły też i rosną koszty opłat lotniskowych i obsługi samolotów w obcych portach. W sytuacji tej trzeba więc — jak to się powiedziało delikatnie na naradzie reprezentantów — optymalizować strukturę i siatkę połączeń międzynarodowych. Chodzi zwłaszcza o takie ustawienie linii, aby koszty ich eksploatacji były najniższe z możliwych. Mając to na uwadze, już w roku ubiegłym przekształcono niektóre linie; zwłaszcza te spośród nich, które przebiegają przez kilka punktów. I tak np. w sezonie letnim linie do Bejrutu i Damaszku przebiegają zamiast przez Istambuł — przez Burgas w Bułgarii. Podobnie linia do Tunisu i Algieru przebiega teraz nie przez Wiedeń, lecz przez Budapeszt. Bada się przy tym możliwości skierowania dalszych linii przez odpowiednie punkty w krajach socjalistycznych, gdzie zarówno obsługa lotniskowa, jak i paliwo, są tańsze.

Zmiana układu niektórych linii to jednak tylko jeden ze środków w walce o rentowność. Liczą się także inne, może mniej oczywiste na co dzień, lecz nie pozostające bez wpływu na bilans ogólny. Chociażby sprawa właściwego wyboru przez załogi i zabezpieczenia przez reprezentantów możliwości tankowania samolotów w odpowiednich portach. Okazuje się bowiem, że nawet w portach niezbyt odległych od siebie terytorialnie mogą występować i występują znaczne różnice w cenie paliw. Trzeba się więc nieustannie orientować w sytuacji i korzystać z portów pod tym względem najlepszych. Nawet drogą przystosowywania się do najdziwniejszych sytuacji. Sprawa w istocie rzeczy jest na tyle ważna, że niezatankowanie samolotu na tym właśnie lotnisku może równać się wydatkowaniu na ten cel w innym punkcie kwoty wyższej o setki lub tysiące dolarów. A takie przypadki, choć nie zawsze z identycznych powodów i w identycznej formie, rzutują przecież na rentowność rejsu i w konsekwencji na rentowność linii. Trzeba więc nieustannie czuwać i liczyć. Trzeba też konsekwentnie egzekwować postanowienia umów i porozumień, gwarantujących obustronne korzyści na liniach eksploatowanych wspólnie z najbardziej nawet zaprzyjaźnionymi towarzystwami lotniczymi. Tkwi bowiem w naturze nawet wypróbowanych partnerów, tendencja do wyrabiania sobie korzystniejszych pozycji. Na hojną ustępliwość w takich przypadkach nikt nie może sobie obecnie pozwalać. A PLL LOT chyba w szczególności. Od roku bieżącego bowiem — w przeciwieństwie do wielu innych przewoźników na świecie — LOT nie będzie dofinansowywany przez państwo tytułem rekompensaty za nierentowność niektórych linii międzynarodowych. Na dotacje z tego tytułu nie można też liczyć w odniesieniu do linii krajowych. Na szczęście na tych ostatnich koszty przekraczają wpływy już tylko o kilka procent.

Tak czy inaczej trzeba jednak będzie w roku bieżącym skuteczniej wykorzystywać wszystkie środki i siły będące w dyspozycji przedsiębiorstwa. Ponieważ zaś środki te nie ulegną w zasadzie wyraźnemu ilościowemu zwiększeniu, LOT będzie musiał skuteczniej konkurować z zasobniejszymi przewoźnikami jakością obsługi. Ambicją wszystkich pracowników przedsiębiorstwa, a placówek zagranicznych w szczególności, będzie więc przekształcenie znaku firmowego LOTU w synonim doskonałości serwisu zarówno na ziemi, jak i w powietrzu.

Tak oto brzmiały podstawowe tezy i wnioski formułowane podczas dwudniowej narady reprezentantów. Przekonanie o ich słuszności i realności opierało się jednak nie tylko na wierze w siłę dobrej woli, lecz także na szeregu zapowiedzianych na naradzie przedsięwzięć techniczno-organizacyjnych.

Ważnym czynnikiem wpływającym na usprawnienie obsługi pasażerów będzie wprowadzenie dalszych końcówek komputerowego systemu rezerwacji GABRIEL. W roku ubiegłym do systemu tego podłączono: Genewę, Brukselę, Madryt, Moskwę, Berlin i Berlin Zachodni. W bieżącym roku przewiduje się podłączenie dziesięciu dalszych placówek zagranicznych, a mianowicie: w Sztokholmie, Amsterdamie, Kopenhadze, Belgradzie, Helsinkach, Kuwejcie, Sydney, Tokio i ewentualnie w Dubaju.

Do systemu GABRIEL podłączana też będzie sukcesywnie sieć krajowa. W odczuwalny sposób usprawni to rezerwację na linie krajowe placówkom zagranicznym i towarzystwom obcym, a także podniesie na wyższy poziom obsługę pasażerów zagranicznych, załatwiających sprawy rezerwacji miejsc w oddziałach krajowych.

Nie bez wpływu na wzrost przewozów i wyniki ekonomiczne przedsiębiorstwa będzie dalszy, aczkolwiek dość skromny, rozwój sieci połączeń.

Z otuchą wysłuchali też reprezentanci informacji o krokach przedsiębiorstwa w celu maksymalnego odrobienia opóźnień w budowie warszawskiego Air Terminalu oraz o krystalizujących się już z wolna koncepcjach unowocześnienia krajowej infrastruktury lotniczej. Sądzić więc można, że z takim rozeznaniem w ogólnej sytuacji łatwiej im będzie realizować odpowiedzialne i trudne w aktualnej sytuacji zadania.

WIKTOR WIONCZEK

WYRAZY UZNANIA I SZACUNKU

Na ręce wiceministra komunikacji gen. dyw. pil. Jana Raczkowskiego wpłynęło pismo od szefa Głównego Zarządu Szkolenia Bojowego gen. dyw. Wojciecha Barańskiego, zawierające podziękowanie za wzorowe przeprowadzenie przez PLL LOT wymiany stanów osobowych Polskiej Wojskowej Jednostki Specjalnej w Doraźnych Siłach Zbrojnych ONZ w Egipcie w okresie jej działalności na Bliskim Wschodzie w latach 1973—79 oraz za sprawną ewakuację polskich żołnierzy do kraju po zakończeniu pokojowej misji DSZ ONZ w Egipcie.

Duże zaangażowanie oraz wysiłek, jaki został włożony przez Polskie Linie Lotnicze LOT — czytamy w piśmie — zasługuje na słowa uznania i wyrazy szacunku.

SPOTKANIE Z DZIENNIKARZAMI

Przy okazji dorocznej narady reprezentantów zapoczątkowana została jedna z form współpracy PLL LOT z Klubem Publicystów Lotniczych Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich. Polegać ona będzie na systematycznych spotkaniach dziennikarzy z przedstawicielami ciekawszych placówek zagranicznych oraz ważniejszych służb przedsiębiorstwa.

Tym razem w Domu Dziennikarza w Warszawie spotkał się z członkami Klubu Publicystów Lotniczych i Klubu Publicystów Komunikacji i Łączności dyrektor przedstawicielstwa PLL LOT na Amerykę Północną — **Zbigniew Kiszczak**, który zapoznał dziennikarzy ze specyfiką ruchu transatlantyckiego, scharakteryzował formy i warunki pracy placówek PLL LOT w Ameryce Północnej oraz odpowiedział na szereg związanych z tym pytań. Na zdjęciu: dyr. Z. Kiszczak rozmawia z dziennikarzami.

W.

NA ZDJĘCIACH (strony poprzednie):

1. Otwarcia i podsumowania narady dokonał dyrektor PLL LOT Włodzimierz Wilanowski, zwracając uwagę na zakres i kierunki rozwoju oraz modernizacji taboru latającego.
2. Naradzie przewodniczył i referat programowy wygłosił dyrektor do spraw handlowych Zbigniew Dąbkowski.
3. Na naradzie obecny był wiceminister komunikacji gen. dyw. pil. Jan Raczkowski. W wystąpieniu swym główną uwagę skoncentrował na bezpieczeństwie lotów, dyscyplinie i kulturze pracy oraz na poziomie obsługi pasażerów.
4. Specjalny punkt narady poświęcono przedyskutowaniu wspólnych zadań oraz form współpracy z przedstawicielami PBP ORBIS w osobach dyr. dyr. Władysława Matkowskiego i Alojzego Hamerskiego oraz naczelnika wydziału Urszuli Orzechowskiej.

Szczegółowe zadania związane z działalnością poszczególnych służb omówili z reprezentantami: 5. dyrektor do spraw technicznych Jan Kujawa, 6. dyrektor do spraw zaplecza Tadeusz Kopytowski oraz 7. główny księgowy Czesław Cechosz.

W rzeczowej i konstruktywnej dyskusji głos zabrali m.in. następujący reprezentanci: 8. Krzysztof Mularuk — Chicago, 9. Henryk Orzechowski — Tokio, 10. Magnus Hedeman — Europa frankofońska, 11. Zygmunt Rutkowski — ZSRR, 12. Czesław Gagajek — Sofia, 13. Mariusz Zakrzewski — Lyon, 14. Jerzy Karwowski — Londyn, 15. Bronisław Machnikowski — Genewa.

16. Ogólny widok sali podczas obrad. Siedzą od lewej: Andrzej Mysłowski, Jan Mich (Tunis), Czesław Solnicki (Bombaj).
17. W kuluarach obrad rozmawiają: od lewej — Wiesław Wiszniewski (Berlin), Dionizy Wilczek (Istambuł) i Tomasz Warski.
18. Dyrektor Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego — Mieczysław Roman zapoznał uczestników narady z oceną dorobku i kierunków rozwoju lotnictwa, dokonaną na posiedzeniu Biura Politycznego KC PZPR w listopadzie 1979 r. oraz z szeregiem wiążących się z tym perspektyw i zadań.
19. Narada zakończyła się spotkaniem reprezentantów z prezydium Komitetu Zakładowego PZPR. Na spotkaniu tym I sekretarz KZ PZPR Jan Koniuszewski zapoznał reprezentantów z podstawowymi problemami pracy partyjnej i ideowo-wychowawczej po VIII Zjeździe PZPR.

LOT NOWINY. Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, 02-148 Warszawa, ul. 17 Stycznia 39, pok. 55, tel. 46-24-58.
Redaktor: Iwona Tarała. Zdjęcia w numerze: Janusz Czerniak.

MODEL Z NAPĘDEM GUMOWYM KLASY FIG ŁAK-80

(dokończenie z nr. 11)

Stateczniki

Oba stateczniki wykonane są całkowicie z balsy. Wymiary poszczególnych elementów stateczników określone są na przekrojach C-C i E-E. Żeberka stateczników należy wykonać z deseczek balsowych o grubości 1 mm. Na dźwigary, krawędzie spływu oraz na żeberka należy dobrać balsę twardą, natomiast krawędzie natarcia mogą być wykonane z balsy średniej twardości. Zwracam uwagę, że dźwigary wykonane są w postaci dwuteowników.

Środkowa, pionowa stójka dwuteownika wstawiona jest z kawałków między żeberkami oraz dźwigar dolny i górny. Do klejenia stateczników można użyć kleju wikol lub AK20. W krawędzi spływu statecznika pionowego wycięta jest klapka pomocna przy regulacji modelu. W stateczniku poziomym przestrzeń między dwoma środkowymi żeberkami o szerokości 14 mm należy pokryć deseczką balsową 1 mm lub sklejką 0,4 mm. W tę część wklejony też jest kołek bambusowy średnicy 3x30 mm dla gumki determalizatora. Stateczniki kryte są papierem japońskim i dwukrotnie cellonowane. Profil statecznika poziomego — Clark Y — 8%.

Skrzydła

Szczegóły konstrukcji płata widoczne są na przekroju D-D. Do płata zastosowałem profil Davis (A-93: B-17), którego względna grubość 9% pozwala na uzyskanie odpowiednio sztywnej i wytrzymałej konstrukcji. Dźwigary należy wykonać z twardej balsy, podobnie jak żeberka i krawędź spływu. Krawędź natarcia może być średniej twardości. Przy połączeniu końcówek płata z częścią środkową wstawione są żeberka z balsy o grubości 6 mm. Klejenie końcówek — na styk, bez okładzin, łączników itp. Na końcach płata i statecznika poziomego przyklejone są żeberka z miękkiej balsy o grubości 5 mm, oprofilowane. Przestrzeń między środkowymi żeberkami należy pokryć deseczką balsową grubości 1 mm lub sklejką 0,6 mm. Przy obróbce ostatecznej należy zwrócić uwagę na staranne oprofilowanie krawędzi natarcia sklejonej z dwóch deseczek. Dla kontroli prawidłowego oprofilowania krawędzi można wykonać szablon ze sklejki. Skrzydła kryte są papierem japońskim i 2—3-krotnie cellonowane. Po cellonowaniu płat należy przypiąć do prostej deski montażowej aż do całkowitego wyschnięcia (ok. 24 h). Rzut górny skrzydeł na rysunku podany jest w rozwinięciu (położone końcówki). Po podgięciu skrzydeł ich rozpiętość wynosi 1 010 mm.

Grzybek — śmigło

Przystępując do konstrukcji zespołu grzybek-śmigło miałem na względzie prostotę jego wykonania i niezawodność w eksploatacji. Nie jest to rozwiązanie rewelacyjne, uważam jednak, że poprawne jego wykonanie uczyni go w pełni przydatnym do modelu klasy F1G. W konstrukcji zrezygnowałem z zastosowania łożysk kulkowych, gdyż małe łożyska są trudno dostępne.

Jarzmo (1) należy wykonać z twardej rurki duraluminiowej średnicy 6x1 mm, w gatunku PA6 — PA7. Przy braku rurki można przewiercić pręt o średnicy 6 mm. Na obu końcach wyfrezowane są rowki (można je wypiłować) do umieszczenia w nich chwytów łopatek śmigła. Przy frezowaniu lub piłowaniu rowków należy zwrócić szczególną uwagę na wzajemną równoległość ścianek rowków oraz na zachowanie wymiaru 4 mm. Chwyty łopatek (2) wykonać trzeba również z twardego duraluminium. Otwór o średnicy 2 mm należy wiercić wspólnie z jarzmem (1), po uprzednim starannym dopasowaniu do siebie tych części. Gwint M6 pomoże w pewniejszym zamocowaniu łopatek śmigła. Tulejkę (3) należy wykonać z mosiądzu M59, M63 lub z brązu np. B101 na tokarce. Na powierzchni walca o średnicy 4 mm można zostawić znaczne chropowatości celem mocniejszego związania tulei z piastą w czasie klejenia. Dwie podkładki (4) wykonujemy z teflonu, stanowią one jednocześnie łożysko oporowe. Do wykonania osi (5) najlepiej nadaje się drut sprężynowy średnicy 2 mm gatunek np. G60, ewentualnie tzw. fortepianowy. Nieco kłopotliwe jest wyginanie do żądanego kształtu. Zacząć należy od wygięcia górnego fragmentu, następnie, po nałożeniu jarzma, podkładek, sprężynki i przełożeniu przez grzybek wyginamy część dolną, służącą do zaczepiania pasma gumy. Na tę część po jej wygięciu należy nawlec rurkę igielitową. Koniec drutu zaczepiający o hamulec dobrze jest spiłować z jednej strony na płasko. Sprężynka (6) powinna mieć następujące wymiary: średnica zewnętrzna około 5 mm, średnica drutu 0,4—0,5 mm, ilość zwoi 4—5. Kołki (7) wklejone w balsowe łopatki należy wykonać z twardego drewna, np. bukowego, dębowego, jesionowego. Gumka (8) służy do przytrzymywania łopatek śmigła po ich złożeniu. Jej długość należy dobrać doświadczalnie. Wkręty (9), będące jednocześnie osiami obrotu łopatek, wytaczamy z mosiądzu, podobnie jak tulejkę (3). Gwint M2 tylko na długości około 2 mm.

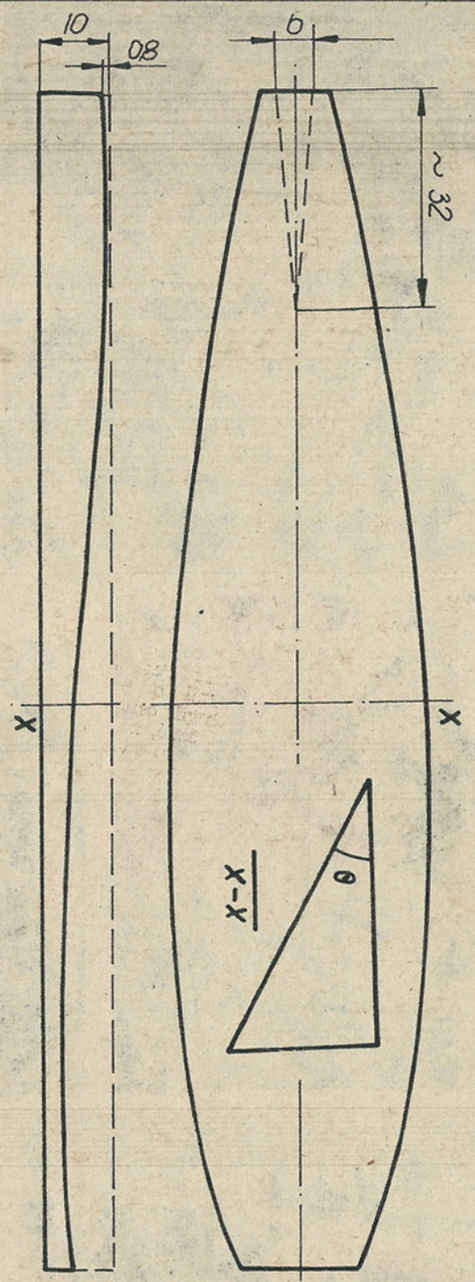
Łopatki śmigła należy wykonać z deseczek balsowych średniej twardości tzw. metodą zoptymalizowaną, opisaną szczegółowo w książce mojej „Modele latające z napędem gumowym" WKiŁ. Do wykonania łopatek wystarcza deseczka o grubości 10 mm. Obrys łopatki oraz kształt boczny pokazane są na rysunku. Śmigło ma średnicę 420 mm i skok 460 mm. Dla ułatwienia właściwego nastawienia kąta zaklinowania łopatki podano kąt (oraz ew. trójkąt kontrolny) w przekroju X—X w odległości 128 mm od osi. Łopatki są kilkakrotnie cellonowane, mogą być również pokryte lakierem np. chemosilem.

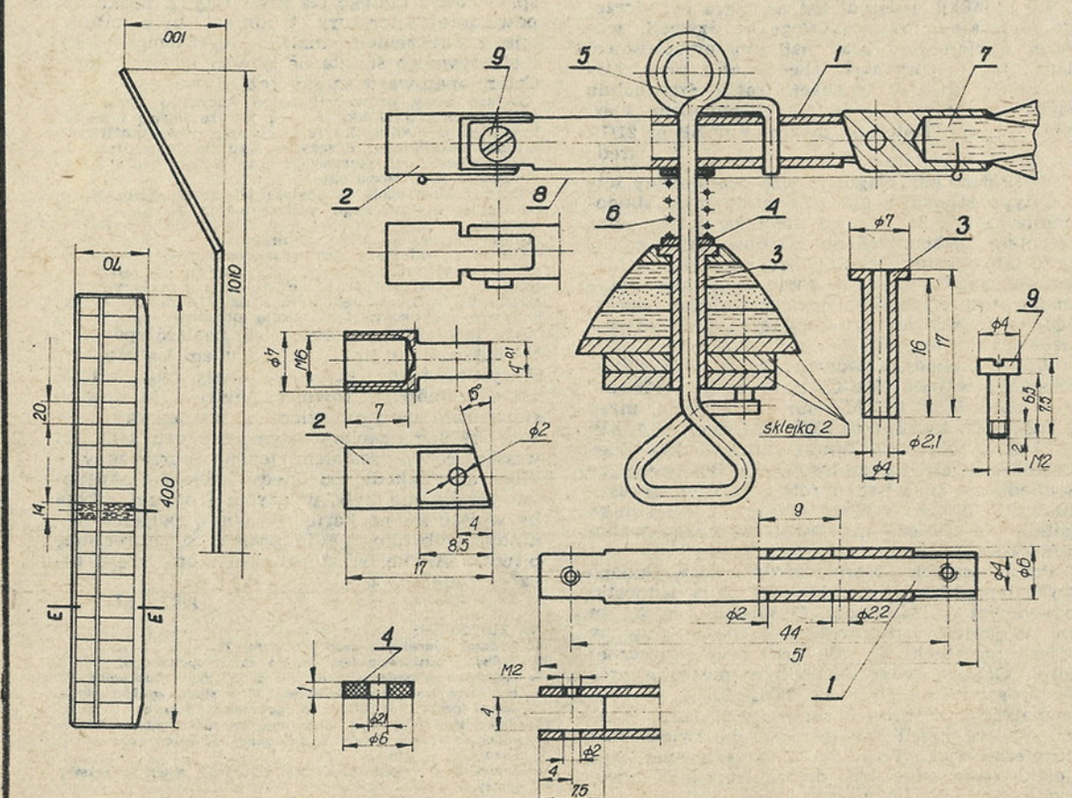
Wykonanie grzybka nie wymaga specjalnego omówienia. Należy jedynie zwrócić uwagę na prostopadłość osi otworu do podstawy. Środek grzybka wykonany jest z balsy. Tulejkę (3) najlepiej jest wkleić przy użyciu epidianu. Z dołu wkręcany jest hamulec — może nim być wkręt do drewna o średnicy 3x15 mm. Wielkość jego wysunięcia należy ustalić doświadczalnie w ten sposób, aby w momencie złożenia się łopatek śmigła w silnik gumowym pozostało nie wkręcone około 10—15 obrotów.

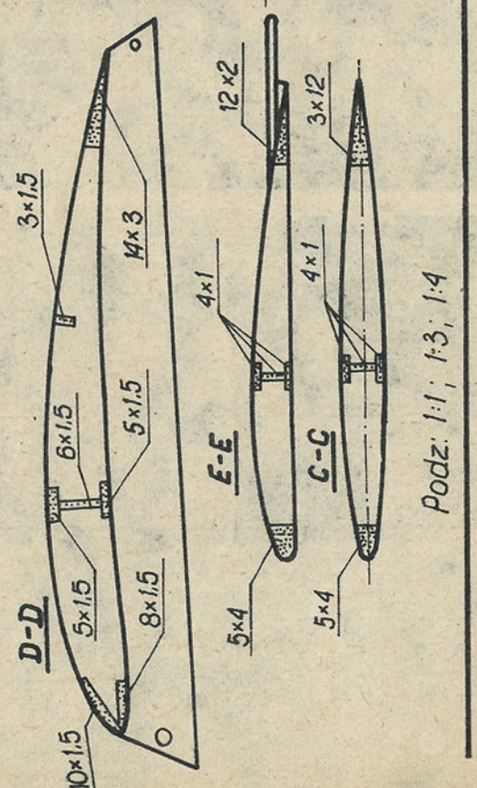
Napęd

Do napędu modelu stosujemy silnik gumowy z dostępnej aktualnie w kraju gumy o przekroju 1x4 mm. Masa gumy 9,6 g daje długość gumy około 2 200 mm. Silnik powinien mieć 8 nitek, długość przed przekręceniem — około 290 mm. W dobrze przygotowany silnik można wkręcić około 350—380 obrotów. Czas pracy gumy — 25—30 s. Dobrze wykonany model ŁAK-80 powinien bez trudu uzyskiwać czasy lotu powyżej 120 s, w warunkach atermicznych.

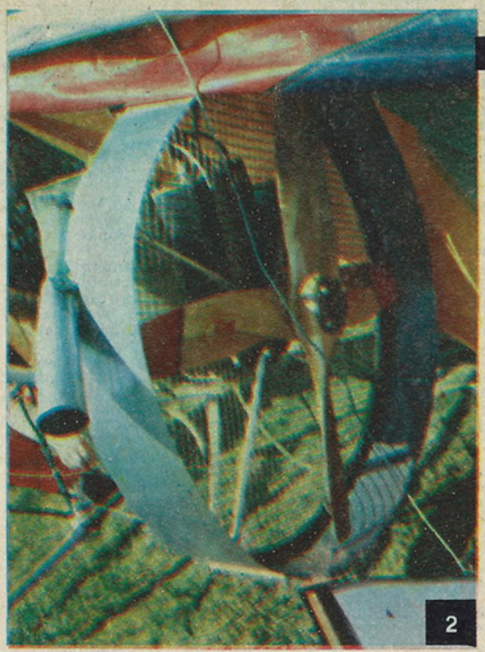
Mgr. inż. KAZIMIERZ ŁAPIŃSKI





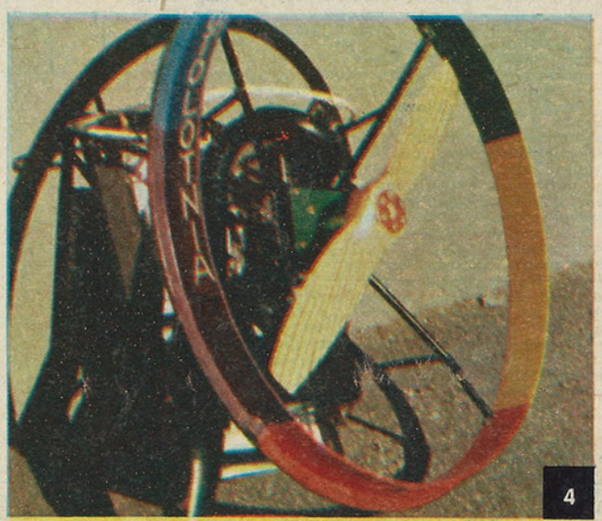


1



2

3



4

5

6

ZWIERZENIA KONSTRUKTORA

Do redakcji nadszedł list od mgra inż. Jerzego Kołeckiego, zamieszkałego w Szwecji, jednego z pionierów prac nad zmotoryzowaniem lotni. Jego nieprzeparta chęć latania przy równocześnie płaskich terenach wokół Sztokholmu spowodowały zajęcie się tym problemem. Pierwszy raz o J. Kołeckim pisaliśmy w SP nr 21/78. (red.)

W 1975 r., gdy ciągle jeszcze egzystowały lotnie typu standard, ogarnęła mnie myśl zbudowania motolotni. Sprawa nie była prosta, gdyż do mało doskonałych standardów należało dobrać odpowiednio lekki i mocny silnik, do niego obliczyć i wykonać małe, a dające optymalną siłę ciągu śmigło oraz wybrać najrozsądniejsze miejsce zamocowania jednostki napędowej do lotni.

W grę wchodziły wówczas tylko dwa silniki osiągalne w USA: Mc Culloch 101 (poj. 123 cm³, moc 9,2 kW (12,5 KM), obr. 9000 o/min, masa 6 kg) i Rockwell (poj. 225 cm³, moc 10,7 kW (14,5 KM), obr. 6500 o/min, masa 10 kg). Zdecydowałem się na zastosowanie Rockwella ze względu na mniejsze obroty silnika oraz usytuowanie otworu wylotu spalin z boku silnika (silnik Mc Culloch ma wylot od strony wałka silnika-śmigła).

Po dłuższych teoretycznych rozważaniach wybrałem jako punkt zlokalizowania jednostki napędowej do Motolotni 75 miejsce ok. 0,8 m za trójkątem (sterownicą) i mocowanie w trzech punktach: do kilu oraz rury porzecznej lotni. Gotowa jednostka odbyła pierwsze próby w grudniu 1975 r. MOTOLOTNIA 75 była zaopatrzona w otunelowanie śmigła oraz siatkę stalową przed śmigłem w celu zwiększenia bezpieczeństwa. Ten sposób umieszczenia jednostki napędowej był dobry lecz miał dwie wady: konieczność zrównoważenia silnika ołowianym balastem umieszczonym na płycie nosowej (dziobowej), oraz — co było zresztą do przewidzenia przed przystąpieniem do konstruowania — częściowy negatywny wpływ strumienia zaśmigłowego na tylną (kilową) część powłoki skrzydła. Doprowadzało to do niestabilności przy zwiększonych obrotach śmigła. Ówczesne standardy miały długie kile. Dziś lotnie mają krótkie profile kilowe skrzydeł i wpływ takiego umieszczenia jednostki napędowej na profil lotni jest znikomy. Jeśli zawieszenie jednostki napędowej będzie niższe i bliżej środka ciężkości mas oraz sił aerodynamicznych, to zredukowanie tego negatywnego wpływu śmigła będzie całkowite. Pozostaje tylko wyważenie systemu, używając dodatkowego balastu.

Okazało się, że nie ma znacznej różnicy w pilotowaniu lotni z moim napędem, lecz wymagane jest opanowanie wpływu „gazu" na sterowanie. Wskazane przyrządy — wysokościomierz, prędkościomierz i wariometr.

Najwięcej kłopotu sprawiało mi śmigło. Brak jest testów z tego zakresu — obliczeń, diagramów i tabel. Śmigła o wymiarach mniejszych od 1 m dają małą siłę ciągu, a lotnia stwarza duży opór zależnie od typu. Kilka śmigieł zostało zniszczonych podczas prób.

W rezultacie udało mi się wykonać śmigło, które daje ok. 40 kg siły ciągu — wystarczająco dużo, by móc wznieść się nawet na „standardzie". Lotnia o doskonałości 7—8 może wznosić się z prędkością 1 m/s i więcej. Około 4 litrów 94—100 oktanowej benzyny (lub lotniczej „setki") starcza na godzinę lotu bez przerwy. Masa jednostki — 13—15 kg zależnie od rury wydechowej, tłumika oraz zbiornika paliwa (sam silnik waży 6 kg). Całkowita masa bez pilota — poniżej 35 kg.

Jednostka napędowa Motolotnia 77 jest skonstruowana tak, że można używać jej do każdej lotni bez zmiany środka ciężkości układu.

W celu zredukowania wpływu negatywnego zakłóceń powodowanych przez strumień powietrza za śmigłem na lotnię, zastosowałem „rękaw", który separował strumień zaśmigłowy od aerodynamiki opływu lotni. Próby były poprzedzone testami jednostki napędowej na rowerze (ciąg — 20—25 kg) oraz na nartach, łyżwach, wrotkach. W celu wykonania dużej liczby startów przy minimalnym zmęczeniu biegiem, starty wykonywane były z płyty ciągnionej za samochodem oraz z samochodu kombi.

W zakresie prędkości do 70 km/h brakowało odpowiednich śmigieł do lekkich silników najprawdopodobniej z powodu braku zastosowania praktycznego. Małe śmigła mają małą sprawność i dlatego też niski ciąg. Z braku odpowiedniej literatury trudności były olbrzymie z obliczeniem małego wysokoobrotowego i efektywnego śmigła do powoli latającej lotni. Czterołopatowego śmigła też używałem.

Dalsze testy prowadziłem od początku roku 1977, gdy Motolotnia 77 okazała się jeszcze lepszą i lżejszą konstrukcją. Jednostka ta otworzyła nowe możliwości latania motolotnią. Przeżycie lotu na motolotni można porównać do pierwszego lotu lotnią, które każdy odczuwał jako wspaniałe.

Dzisiaj Motolotnia 77 została ulepszona przez wprowadzenie optymalnego otunelowania śmigła i wykorzystanie maksymalnej siły ciągu. Masa jednostki została jeszcze bardziej zmniejszona.

Od kilku miesięcy prowadzę testy nad najnowszymi prototypami jednostek napędowych do lotni Motolotnia 79 KORMORAN ze śmigłem pchającym i o dłuższym wałku napędowym oraz BIAŁY ORZEŁ ze śmigłem ciągnącym i redukcją obrotów.

Od lata 1977 r. starałem się znaleźć sponsora, by dokonać przelotu nad Kanałem La Manche. Wszystkie firmy, które otrzymały moje propozycje, odmówiły, również polskie. Po długich staraniach zrezygnowałem z poszukiwań i w lecie 1979 r. zaplanowałem dokonać tego na własną rękę... zostałem jednak uprzedzony o kilka dni. Szkoda, bo wtedy jednostki napędowe jeszcze nie były w użyciu i śmiało można by wpisać się na kartę wyczynów polskich lotników. Odbyłoby się to prawie w 30 rocznicę bitwy o Anglię, w której zginął brat mego ojca — Tadeusz.

JERZY KOŁECKI

NA ZDJĘCIACH:

1. **Podczas pierwszych prób Motolotni 75.**
2. **Próby z zastosowaniem śmigła czterolopatowego.**
3. **Jednostka napędowa motolotni z silnikiem Rockwella.**
4. **Jednostka napędowa Motolotni 77 z silnikiem McCulloch. Zapas paliwa umożliwia długotrwałość lotu ok. 1 godz.**
5. **Przed startem z płyty ciągnionej za samochodem. Dobrze widoczny rękaw tunelu separującego strumień zaśmigłowy, wykonany z folii.**
6. **Zakładanie rękawa tunelu separującego strumień zaśmigłowy.**

Zdjęcia autora

HISTORIA

Fakty i niewypały

W nawiązaniu do artykułu Huberta Kazimierza Kujawy pt. „W sprawie eskadr 1939 r.", zamieszczonego w nr. 6 „Skrzydlatej Polski" z dnia 10 lutego 1980 r., niniejszym wyjaśniam:

Nie wnikając w powody tak arbitralnych sformułowań H. K. Kujawy na temat publikowanych przeze mnie w „Skrzydlatej" historii eskadr polskiego lotnictwa oraz metryczek eskadr 1939 r, odpowiadam na zgłoszone w artykule H. K. Kujawy uwagi i zastrzeżenia:

10 Pluton Łącznikowy

Ze względu na ograniczone możliwości publikacji, redakcja „Skrzydlatej" w uzgodnieniu ze mną zredukowała pierwotny tekst historii Plutonu do niezbędnego minimum. Dane, sygnalizowane przez H. K. Kujawę, są uwzględnione w historii 10 Plutonu Łącznikowego w przygotowywanym do druku opracowaniu pt. „Eskadry wrześniowe".

Eskadra Sztabowa

Nazwisko b. dowódcy Eskadry Sztabowej brzmi: WIRSZYŁŁO HENRYK, a nie WIERSZYŁŁO HENRYK jak informuje H. K. Kujawa.

Sprawę tę i poprawność brzemienia tego nazwiska wyjaśniają:

- załączona do niniejszego listu kserokopia ostatniej strony sprawozdania b. dowódcy eskadry z jej wojennej działalności w 1939 r, gdzie figuruje podpis mjra Wirszyłło,
- Rocznik Oficerski 1932, str. 238, „por. pil. Wirszyłło Henryk Florian",
- wykaz oficerów służby czynnej 3 Pułku Lotniczego wg stanu na dzień 5 stycznia 1929 r, zamieszczony w Księdze Pamiątkowej 3 Pułku Lotniczego w Poznaniu, poz. 32 — por. pil. Wirszyłło Henryk Florian.

Eskadra Ćwiczebna Obserwatorów SPL

Jak już anonsował tytuł główny mojego opracowania „Eskadry 1939", intencją było przedstawienie w największym skrócie działalności wojennej eskadr wrześniowych, a nie jej dowódców (jak sobie życzy H. K. Kujawa). Nie widzę więc zasadności w zarzucie „sformułowana nieprawidłowo". Dodaję, że opracowanie oparłem na relacjach pisemnych kpt. pil. Jana Hryniewicza, por. obs. Zbigniewa Osuchowskiego i ppor. techn. Tadeusza Hajduczka. Przypuszczam, że mjr J. Hryniewicz jest b. zażenowany odkryciem H. K. Kujawy, ustalającym wykonanie we wrześniu „około 35 lotów w łącznym czasie 59 godzin".

Śmiem twierdzić, że tyle lotów i tylu godzin w powietrzu podczas wojny 1939 r. nie uzyskał żaden z pilotów ani bardzo intensywnie bojowo latający III/3 dywizjon mjra M. Mümlera, ani też żadna z eskadr Armii „Kraków", „Karpaty" i „Małopolska" walczących nieprzerwanie w dniach 1—18.09.39 r, ani też żadna inna jednostka bojowa. A przecież działalność ad hoc zorganizowanych jednostek podczas wojny 1939 r. była znacznie skromniejsza (ilość i czas lotów), co zresztą jest zrozumiałe dla wszystkich, którzy jako tako znają specyfikę walk lotniczych 1939 r. W tym miejscu chciałoby się rzec: kto „popuszcza wodze fantazji"...

Oddział Lotnictwa Myśliwskiego Bazy nr 3

Tak się akurat stało, że opis działalności wojennej tej jednostki oparłem na pisemnej relacji kpt. pil. Jerzego ORZECHOWSKIEGO, z 22 sierpnia 1942 r. W relacji tej kpt. Orzechowski pisze m.in.:

„... Zadaniem oddziału było dalsze szkolenie pilotów oraz w miarę możliwości wykonywanie zadań bojowych. Piloci ci po nabraniu wprawy mieli być przesyłani do dyonów jako uzupełnienie...". Wydaje się, iż powyższy fragment całkowicie i jednoznacznie mówi, że organizatorzy Oddziału Lotnictwa Myśliwskiego Bazy nr 3 zakładali doskonalenie pilotów, a postawiony zarzut „nie ma mowy o jakimś doskonaleniu" jest całkowicie bez pokrycia.

W dalszym ciągu relacji kpt. Orzechowski podaje:

„Dn. 6.IX.39 r. Loty na rozpoznanie dla p. gen. Smorawińskiego i p. gen. Piskora...".

Cytat ten odpiera zarzut, że „nie ma mowy o Armii „Lublin". Spodziewam się, iż gdyby H. K. Kujawa wiedział jaką funkcję piastował w owym czasie gen. dyw. Tadeusz Piskor — nie postawiłby mi tak niefortunnego zastrzeżenia. Mimo wszystko dla pewności informuję, że gen. dyw. Piskor był od 4.09.39 r. dowódcą Armii „Lublin" (a gen. M. Smorawiński dowódcą DOK II Lublin, następnie dowódcą obrony m. Lublin, a w końcu działań wojennych dowódcą obrony m. Łuck).

Następnie pod datą 8.IX.39 r. kpt. Orzechowski zanotował: „8.IX.39 r. Ustalam, że rozpoznania będzie się robiło na samolotach PWS 26 i R.XIII, a samoloty myśliwskie przeznaczam do zwalczania coraz częstszych nalotów niemieckich. W dniu tym odbyło się kilka startów za samolotami niemieckimi, jednakże ze względu na stan naszych maszyn, których silniki nie dawały 1 700 obrotów oraz późne alarmowanie przez sieć opl — wyników nie osiągnięto. Nadmieniam przytem, że samoloty były w takim stanie, że po każdym locie odbywały się naprawy trwające 5—6 godzin. Równocześnie odbywały się loty na rozpoznanie. W dniu tym kpt. Gągola zaawizował mi dostarczanie począwszy od dn. 12.IX. po jednym samolocie P-11 dziennie..."

Reasumując, z relacji kpt. pil. Jerzego Orzechowskiego wynika jednoznacznie, że w Oddziale Lotnictwa Myśliwskiego Bazy nr 3 organizowano:

- doskonalenie pilotów myśliwskich
- loty rozpoznawcze na korzyść Armii „Lublin"
- starty przeciw niemieckim samolotom

Okazuje się więc, że autora „Eskadr 1939" nie „poniosła trochę w tym przypadku fantazja", jak to stwierdza H. K. Kujawa. Natomiast chyba poniósł H. K. Kujawę nierozważny pomysł wcielenia się w „togę" recenzenta.

Kończąc przykry w tym przypadku dla mnie obowiązek udzielenia powyższych wyjaśnień, raz jeszcze stwierdzam, że zdaję sobie w pełni sprawę, iż moje opracowania dotyczące historii eskadr nie są wolne od pomyłek czy błędów ze względu na wiele lat, które minęły od tamtych wydarzeń, brak dokumentów, co zmusza autora, jak to łaskawie potwierdza H. K. Kujawa, do oparcia się na relacjach uczestników walk, które nie zawsze są akuratne. Niemniej jednak sformułowania H. K. Kujawy typu „do pisania historii należy podchodzić w sposób rzetelny, bez improwizacji", „trochę poniosła w tym przypadku fantazja — co raczej nie jest wskazane przy tego rodzaju opracowaniach" i tp., były, pomijając ich nadęty, napuszony ton, moim zdaniem — przedwczesne. Najpierw należało skonfrontować posiadane materiały (i wiadomości) z materiałami autora (od czego on się nigdy nie uchyla). Dopiero po stwierdzeniu braków, na które autor nie ma pokrycia w dokumentach — należało „wystrzelić" artykuł „W sprawie eskadr 1939". Nie zakończyłoby się takim niewypałem...

I jeszcze jedno: nie zamierzam kontynuować polemiki z H. K. Kujawą w przedmiotowej sprawie. Wydaje się, że szkoda szczupłych szpalt „Skrzydlatej Polski" na zamieszczanie ewentualnych „Wyjaśnień do wyjaśnień".

JERZY PAWLAK

Na tym kończymy wymianę poglądów na powyższe tematy. (red)

Zaopatrzenie.

Zaopatrzenie techniczne od pierwszego dnia wyruszenia eskadry w pole z lotniska z pod Wilanowa, nie istniało.

Zaopatrzenie w materjały pędne, narzędzia i części zamienne czerpała eskadra doraźnie z rozbitej fabryki lotniczej w Lublinie, a następnie zawdzięczając inicjatywie i sprytowi oficera technicznego eskadry por. Knoll Feliksa.

Nadmieniam, że w czasie pokoju "mob" personalny i techniczny eskadry nie istniał.

BYŁY D-CA ESKADRY ŁĄCZNIKOWEJ

Mjr. pil. WIRSZYŁŁO Henryk

MAŁA ENCYKLOPEDIA LOTNIKÓW POLSKICH

BOLESŁAW FELIKS STACHOŃ (1897—1941)

Urodził się 18 maja 1897 r. w Woli Wadowskiej, pow. Mielec. Ukończył gimnazjum w Dębicy. Następnie studiował na Wydziale Budowy Maszyn Politechniki Lwowskiej. W październiku 1915 r. powołany do odbycia służby wojskowej w armii austro-węgierskiej. Ukończył szkołę oficerów rezerwy w Lubaczowie i jako dowódca plutonu oraz kompanii karabinów maszynowych walczył na froncie wołyńskim i włoskim. W czerwcu 1917 roku mianowany chorążym, w październiku podporucznikiem piechoty. 8 listopada 1918 r. wstąpił ochotniczo do Wojska Polskiego. Był przydzielany do różnych jednostek piechoty jako dowódca kompanii karabinów maszynowych. We wrześniu 1920 r. mianowany porucznikiem w 37 p.p. Ziemi Łęczyckiej. Od grudnia 1920 r. do sierpnia 1921 r. przebywał na urlopie akademickim. Ukończył kurs dowódców batalionów w Głównym Centrum Wyszkolenia w Rembertowie (1921 r.).

27 października 1921 r. rozpoczął szkolenie w Niższej Szkole Pilotów w Bydgoszczy, a następnie Wyższej Szkole Pilotów w Grudziądzu. W czerwcu 1922 r. mianowany kapitanem lotnictwa, a 12 grudnia 1922 r. otrzymał odznakę i dyplom wojskowego pilota samolotowego. Otrzymał przydział do 2 Pułku Lotniczego w Krakowie. 12 stycznia 1923 r. wyznaczony na dowódcę 6 eskadry wywiadowczej tegoż pułku. Jako wyróżniającego się pilota, 21 sierpnia przeniesiono go w charakterze oblatywacza do sekcji treningowej Centralnych Zakładów Lotniczych w Warszawie. W maju 1925 r. otrzymał przydział na Kurs Kontrolerów Fabrycznych Lotnictwa we Francji. Po ukończeniu kursu — pilot doświadczalny Polskiej Misji Zakupów w Paryżu (od 26 sierpnia 1925 r.). Misja odbierała samoloty zakupione w myśl umowy rządu gen. Sikorskiego z rządem francuskim z 1924 r.

Pod koniec kwietnia 1926 r. odwołany z Paryża i skierowany do 11 Pułku Myśliwskiego w Lidzie na stanowisko komendanta portu. Otrzymał pochwałę od szefa departamentu lotnictwa za osiągnięcie 6 tysięcy metrów wysokości na seryjnym samolocie myśliwskim SPAD-61c (silnik 450 HP) w czasie 14 min 38 s (w Paryżu). W Warszawie rekord ten jeszcze poprawił na 11 min 20 s. Wyniki te oficjalnie nie były notowane przez Międzynarodową Federację Lotniczą, okazały się jednak wówczas najlepszymi na świecie i wzbudziły szerokie echo w lotniczej prasie fachowej.

W grudniu 1926 r. wyznaczony komendantem parku 6 Pułku Lotniczego we Lwowie i w maju roku następnego mianowany majorem. Otrzymał pochwałę ministra spraw wojskowych za pracę włożoną w organizację pułku. 4 października 1927 r. został szefem pilotażu Centralnej Szkoły Podoficerów Pilotów w Bydgoszczy. Od listopada 1928 r. do kwietnia 1932 r. sprawował funkcję komendanta Lotniczej Szkoły Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu. W tym okresie był przejściowo komendantem kursu myśliwskiego w 2 Pułku Lotniczym w Krakowie i ukończył kurs oficerów sztabowych przy Wyższej Szkole Wojskowej w Warszawie.

Był wszechstronnym pilotem. Latał na szybowcach (był organizatorem górskiej szkoły szybowcowej w Ustjanowej w 1933 r.), samolotach myśliwskich, bombowych tak jedno- jak i wielosilnikowych. W grudniu 1934 r. dokonał rekordowego — jak na owe czasy — przelotu na trasie przeszło 2 tysięcy kilometrów, etapami z Londynu do Warszawy na wiatrakowcu Cierva C-30. Był pierwszym polskim lotnikiem mającym licencję pilota wiatrakowcowego. Przeszkolił następnie dowódcę eskadry treningowej 4 pułku (którym wówczas dowodził) w pilotażu tego wiropłata.

Dowodził grupą samolotów typu R-XIII D, która na czele z płk. Rayskim wystartowała w listopadzie 1933 r. z Warszawy z rewizytą do Związku Radzieckiego. W połowie lipca 1939 r. płk Stachoń dokonał niezmiernie ryzykownego lotu. Wraz z por. obs. Czesławem Malinowskim i pchor. obs. Janem Klockiem (leciał jako strzelec) wystartował z Torunia na samolocie KARAŚ i rozpoznał koncentrację wojsk hitlerowskich, szykujących się do inwazji na Polskę, w rejonie Olsztyna, Królewca, Gdańska.

Podczas Wojny Obronnej Polski 1939 r. pełnił funkcję dowódcy lotnictwa Armii POZNAŃ. Od 13 września organizował specjalną grupę pilotów i mechaników dla przyjęcia oczekiwanych samolotów angielskich i francuskich. Został internowany w Rumunii (Tulcza), skąd uciekł. Przez Francję dostał się już w grudniu 1939 r. do Wielkiej Brytani, gdzie został polskim dowódcą stacji lotniczej Swinderby. Latał na Wellingtonie w dywizjonie 301 Ziemi Pomorskiej jako pierwszy pilot. Wobec wysokiego stopnia i wieku musiał uzyskiwać specjalne zezwolenie władz wyższych na każdy lot. Nie powrócił z ataku na Bremę w nocy z 3 na 4 lipca 1941 r.

Był odznaczony srebrnym krzyżem Orderu Virtuti Militari, Krzyżem Walecznych, Złotym Krzyżem Zasługi (1928 r.), Polową Odznaką Pilota. W 1942 r. podany do stopnia generała brygady.

Był autorem wielu instrukcji i przepisów lotniczych (technika i organizacja latania), w tym pilotowania samolotu bez widoczności ziemi. M.in. przełożył z języka niemieckiego podręcznik pt. „Wyższa Szkoła Szybownictwa".

J. KĘDZ.

PUL-OWSKIE "ÓSEMKI"

Po raz trzeci czy czwarty ostrzegawczo zahuczał radiowysokościomierz. Spojrzałem na Henryka. I tym razem dziwnie przyjemnie podziałał na mnie jego spokój. Do rozszalałej pod nami kipieli mamy aż 7 metrów — pomyślałem. Znowu całkowite skupienie. Waldek od czasu do czasu przyciska do ucha słuchawkę radiotelefonu. Ci z brzegu też uważnie obserwują wzburzone morze. Komuś wydawało się, że 150 metrów od wejścia do portu mignęło coś, co mogło być człowiekiem. Natychmiast przemieszczamy się nad wskazane miejsce. Parę minut wpatrujemy się nerwowo w skłębioną toń. Tylko woda. Zdaję sobie sprawę, że szanse uratowania tego nieszczęśnika — to w tej chwili prawie iluzja. Jednak to „prawie" każe nam mieć nadzieję. Szukamy dalej. Po blisko trzech godzinach przeczesywania morza, metr po metrze, na obszarze nie większym niż pół kilometra kwadratowego — odlatujemy. Widzimy jeszcze, jak nasze miejsce w poszukiwaniach zajmuje śmigłowiec Mi-2 Urzędu Morskiego.

Trudno mówić, co czuł wtedy każdy z nas. Co w ogóle czuć można, gdy obok ktoś umiera, komu za wszelką cenę chciało się pomóc.

Następnego dnia w prasie ukazała się wzmianka o takiej mniej więcej treści: Podczas sztormu u wejścia do portu we Władysławowie z pokładu jachtu „Bolko" fale zmyły czterech żeglarzy. Trzech spośród nich uratowano, czwarty zaginął. W akcji ratowniczej uczestniczył śmigłowiec Mi-8 z PRO.

Piekielnie trudne były początki ratownictwa morskiego w moim przedsiębiorstwie. Najprostsze w całym przedsięwzięciu okazało się uzyskanie kredytów (niemałych zresztą) na zakup sprzętu. Co było potem? Ciernistą drogę z wdrożeniem „ósemki" do pracy w ratownictwie najdłużej i najlepiej zapamiętał chyba dyrektor PUL-u. Zaczęło się od szkolenia załóg. Ponieważ z tego rodzaju sprzętem w cywilnym lotnictwie pojawiliśmy się jako pierwsi, zwróciliśmy się o pomoc do Dowództwa Wojsk Lotniczych. Spotkało nas zrozumienie i przychylność, a oddelegowany do szkolenia naszych pilotów por. Florkowski okazał się wirtuozem w swoim fachu. Kiedy już miał kto latać, powstał problem przeglądów i prac okresowych śmigłowców. Z oporami, ale i to zostało przez dyrekcję rozwiązane. Potem były dźwigi, kamizelki ratunkowe, radar, DECCA itp. Ustanowienie wreszcie rozsądnych, a jednocześnie wzajemnie korzystnych ram współpracy między PUL-em, a wynajmującym nas PRO, przybliżać zaczęło do końca sprawę wdrażania śmigłowca do tych zupełnie nowych zadań.

My już jednak lataliśmy. Ratownictwo przy użyciu Mi-8 stało się faktem. Nasz czerwono-niebiesko-biały SP-SXR żywiołowo wszedł w krajobraz wybrzeża, pojawiając się to w Świnoujściu, to w Krynicy Morskiej, by następnego dnia przetoczyć się przez środek Bałtyku, po granicy polskiej strefy rybołówstwa.

Teraz myślę, że gdyby celem nie było ratowanie, to nasz nowy nabytek posłużyłby zapewne do innych celów. Tym bardziej że ostatnio znacznie wzrosło zainteresowanie usługami świadczonymi przy pomocy tego rodzaju aparatów. I to nie tylko w kraju. Ale to moja prywatna opinia. O tym jak bardzo emocjonalnie podszedłem do naszego Mi-8, przekonał mnie podczas którejś z rozmów dyr. Orzanowski.

— Proszę pana, nie zdecydowałbym się na kupno czegoś tak drogiego, gdybym nie miał gwarancji, że to natychmiast zacznie zarabiać. Tymi gwarancjami są wcześniej zawarte umowy. Na eksperymenty przyjdzie czas. Na tym jednym egzemplarzu nie poprzestaniemy, z czasem zaś przybędzie nam doświadczeń. Będzie wtedy wiadomo, gdzie szukać klientów i jak to robić, nie ryzykując za bardzo. A może to my wystąpimy w roli poszukiwanych? — dokończył.

Trudno nie zgodzić się ze zdaniem praktyka, umiejącego chłodno spojrzeć na sprawy handlu i akwizycji. Trudno też dziwić się przeróżnym wizjom snutym przez lotników, w których posiadaniu znalazł się taki śmigłowiec.

Znowu start. Tym razem lecimy z Gdańska linią brzegową do Słupska. Po dwudniowym sztormie wyjrzało słońce. Wzburzony żywioł zaczął się powoli opamiętywać, pozostawiając po sobie sterty śmieci i przeróżnych rupieci, wyrzuconych na plażę. W poczekalni LOTU spotykamy oczekującego nas inspektora z Urzędu Morskiego. Otrzymujemy od niego mapę ze starannie wykreśloną, gigantyczną na pierwszy rzut oka trasą. Wynika z tego, że polecimy wzdłuż całej polskiej strefy rybołówstwa. Jeszcze kilka telefonów do służby ruchu oraz WOP i jesteśmy w powietrzu. Na pytanie kontrolera z wieży lotniskowej — za ile przewidujemy powrót? — odpowiadam krótko: za około 3 i pół godziny.

Jeżeli chodzi o ryby, każdy kraj broni swoich interesów w podobny sposób. Tych, którzy bezprawnie zdecydowaliby się łowić w naszej strefie, sympatyczny inspektor uwieczniłby na fotografii, my określilibyśmy ich pozycję, a resztą zajęłyby się władze, zawiadomione natychmiast drogą radiową. Taka jest w skrócie procedura. Naruszających porządek prawny jest jednak niewielu. Ale jak wszędzie i tu spotyka się amatorów cudzego.

Tym razem lot był spokojny, bez wielkich emocji towarzyszących zazwyczaj poruszającym się nad „dużą wodą". Nie był jednak nudny. Trudno wyobrazić sobie zresztą w powietrzu nudę — tym bardziej wtedy, 120 km od brzegu. Jakby na okrasę pojawiają się bowiem z naszej prawej strony, w odległości kilkunastu kilometrów, dwa samoloty.

— Panowie, to pewnie ci sami, co poprzednio — Waldek powiedział to przez telefon pokładowy takim tonem, jakby spotkał swoich starych znajomych.

W chwilę później, bardzo wolno jak na tego rodzaju maszyny, przesunęły się obok nas dwa szwedzkie myśliwce. Były jednak inaczej pomalowane i zdecydowanie większe od tych, które spotkaliśmy podczas poprzedniej wyprawy. Pokiwaliśmy sobie wzajemnie — oni skrzydłami, my wirnikiem. Myślałem wtedy, że to wielka frajda spotkać bratnią duszę na styku dwóch żywiołów. Może, by umieć się tym cieszyć, trzeba być lotnikiem. Czułem, że ten zwykły, choć może nieco dłuższy od innych lot, przeżywała cała załoga — Henryk, Waldek i Marian — pomimo iż spędzili w powietrzu setki, bądź tysiące godzin. A jednak u żadnego czas nie potrafił stępić możliwości czucia i odbierania tego, co w lataniu przynosi radość, co jest subtelne i ładne. Myślałem też, że o wiele szczęśliwsi są ci, dla których praca to coś więcej niż codzienna, szara konieczność.

Jesteśmy teraz w PUL-u bogatsi o nowe doświadczenia. Nauczyliśmy się eksploatować Mi-8, mamy też własne, nie podkupione załogi i obsługę naziemną. Ze świadczonymi usługami wyszliśmy z lądu na wodę. Nasz ratowniczy SP-SXR jest już wykorzystywany przez kilku kontrahentów. Wszyscy zaś są zdania, że zapotrzebowanie na usługi wzrasta wraz z liczbą wylatanych nad wybrzeżem godzin. Dopiero gdy nas ujrzano w powietrzu, zaczęto tworzyć w Zarządach Portów, stoczniach, Instytucie Meteorologii najprzeróżniejsze koncepcje, dotyczące wykorzystania dużych możliwości tegoż właśnie śmigłowca. Sądzę, że nad morzem jest on nawet bardziej przydatny niż gdzie indziej. Kontraktacja następnego Mi-8 była tego potwierdzeniem.

★

Była w PUL-u narada. Potem jeszcze kilka. Przed wylotem do Moskwy na rozmowy z Aviaeksportem chcieliśmy jeszcze raz ustalić wszystkie szczegóły zakupu. Mamy kredyt i piękną (przynajmniej dla nas pilotów) perspektywę drugiego Mi-8. Są też konkretne plany dużego zarabiania usługami, świadczonymi oczywiście przy jego użyciu.

Załoga jednej z pulowskich „ósemek". Od lewej: mechanik Marian Jadczak, kpt. pil. Henryk Jeruzal, mechanik pokładowy Waldemar Królikowski i autor artykułu, kpt. pil. Andrzej Urbański.

Z torbą podróżną, notatkami i głową większą przynajmniej o kilka numerów od wtłoczonych w nią informacji pojawiłem się pewnego popołudnia na Okęciu. W godzinę później, na pokładzie opasłego Ila-62, podążałem w pierwszą swoją handlową podróż. Wiedziałem, że z całej delegacji miałem w rezultacie najmniejszą rolę do spełnienia (chodziło bowiem tylko o to, bym sprecyzował w rozmowach z przedstawicielami radzieckimi nasze wymagania od strony lotniczej), jednak i tak czułem się bardzo ważny.

Śmigłowiec Mi-8, który kupiliśmy, miał być w wersji pasażersko-transportowej. Miało w nim być spełnionych wiele przeróżnych warunków o charakterze eksploatacyjnym, a ponieważ przeznaczony był przede wszystkim do latania nad

morzem, miał być pomalowany na pomarańczowo.

Gdy w kilka miesięcy później drogą przez Moskwę znaleźliśmy się w Kazaniu, gdzie na lotnisku zakładowym stała przygotowana do odbioru nasza nowa „ósemka", bodaj Tadek Orłow nie wytrzymał i na jej widok wyrwało mu się:

— O wielkie nieba, za ten kolor to chyba nas w kraju wszystkich powieszą!

Miał rację: stojący przed nami SP-SWS zamiast góry pomarańczy przypominał raczej górę zepsutego przecieru pomidorowego. Jednak taki był i nie było na to rady. W Kazaniu mieliśmy też okazję przekonać się, co znaczy sugestia i jej siła. Po pomyślnym odbiorze technicznym i oblocie, który był moim udziałem, ktoś z nas zauważył, że jakby się tak dokładniej przyjrzeć, to przecież ten kolor nie jest taki zły. Podchwyciliśmy to natychmiast. Skończyło się rozpaczanie.

Dla mnie kolor był najmniej ważny i ogromnie się cieszyłem, że mamy wreszcie oczekiwanego „pasażera" — jak go nazwaliśmy. A 28 pasażerów na pokładzie plus trzyosobowa załoga, to już było coś, to były nowe możliwości ciekawego latania. Latania poważnego i fakt ten imponował nam nieco. Każdy pilot wie, jakie mechanizmy odżywają w człowieku w takich chwilach. Ja przesiadłem się z Mi-2 na pasażerski Mi-8, ktoś z An-2 na An-24 itd. Jest w tym coś wspólnego wszystkim pilotom.

Inauguracja naszego pasażerskiego latania dała nam dużo satysfakcji. W znakomitym towarzystwie przedstawicieli Watykanu, Urzędu do Spraw Wyznań oraz grupy dziennikarzy dokonaliśmy oblotu trasy, którą w kilkanaście dni później przejechać miał papież Jan Paweł II podczas wizyty w Polsce. Okazało się wtedy, że wynajmujący Mi-8 Interpress chyba nieźle nas ocenił, skoro już drugiego dnia pobytu papieża w kawalkadzie obsługujących poszczególne uroczystości śmigłowców znaleźliśmy się również my. Heńkowi Jeruzalowi, Frankowi Kamińskiemu, Waldkowi Królikowskiemu i mnie przybyło wtedy sporo świeżych i miłych wrażeń. Przybyło też wszystkim tak potrzebnych doświadczeń. Zarobił SWS dla PUL-u pierwsze złotówki — ku satysfakcji przedsiębiorstwa.

Taki był pierwszy rozdział. Wkrótce nowa „ósemka" odciążyła ratowniczego SXR, przejmując loty patrolowe nad polską strefą rybołówstwa na Bałtyku. Dalej jednak, oczywiście w miarę możliwości, była i jest wykorzystywana przez innych kontrahentów. A zgłaszają się coraz to nowi. Było Zjednoczenie „Polam", dla którego wraz z egzotycznymi gośćmi z Japonii, przedstawicielami koncernu Toshiba, polecieliśmy w celach ściśle handlowych do kilku miast na Pojezierzu. Była obsługa zagranicznych dziennikarzy podczas wizyty kanclerza RFN Helmuta Schmidta w Polsce. Był też lot z Warszawy do Gdańska i z powrotem na festiwal Interwizji w Sopocie, z gwiazdą światowej piosenki Demisem Russosem. Wreszcie Tour de Pologne z Bonney M.

Mi-8 Przedsiębiorstwa Usług Lotniczych AEROPOL nad statkiem podczas zabierania ładunku.

Zdjęcia: Andrzej Urbański i Leszek Kamiński

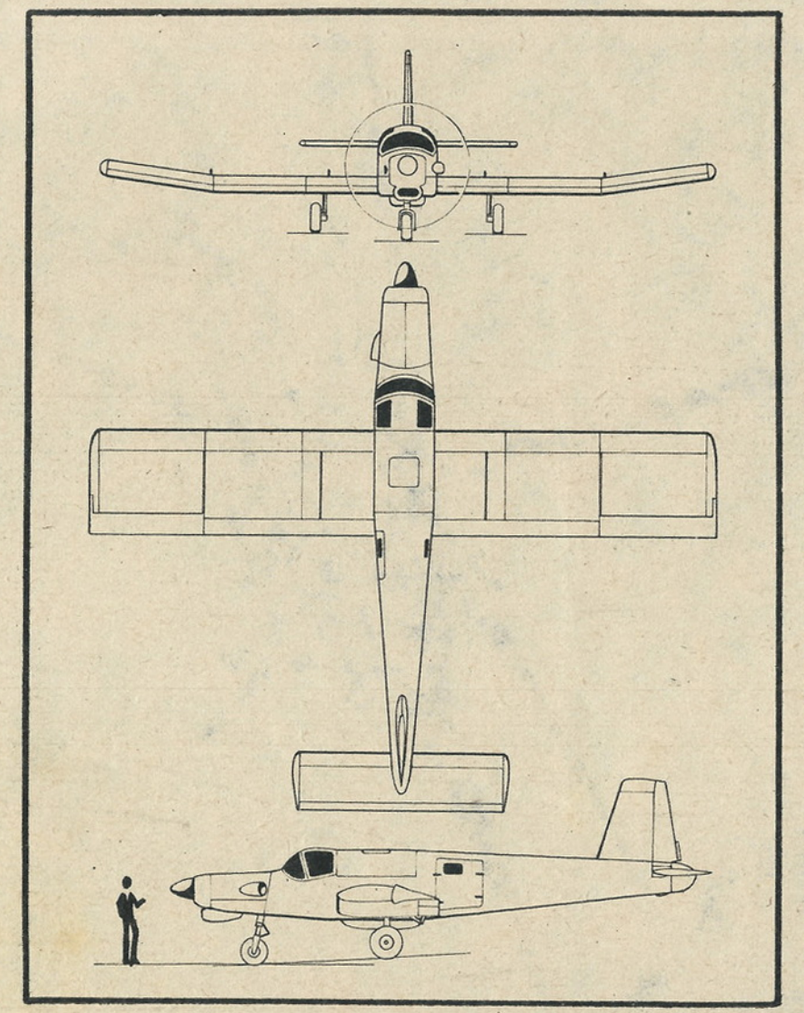
Lotnicza codzienność PUL-u z udziałem Mi-8 nabrała nowych barw. Stała się ciekawsza i atrakcyjniejsza. W niedalekiej przyszłości z lotami pasażerskimi wchodzimy nad Bałtyk.

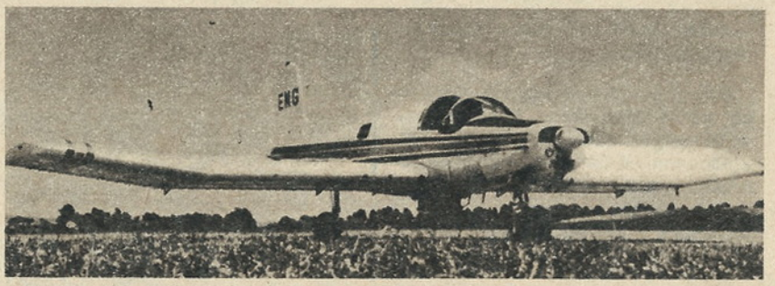
Ma PUL sprecyzowane plany sukcesywnego powiększania liczby „ósemek" o dalsze egzemplarze. Nie wiem jeszcze, jak zostaną wykorzystane, jestem jednak przekonany, że stworzy to przedsiębiorstwu dalsze możliwości rozwoju.

Pytałem często doświadczonych kolegów pilotów, co myślą o lataniu na Mi-8?

— Latać można nim długo i szczęśliwie. To dobry śmigłowiec. Toleruje też różnych uczniów — odpowiadali najczęściej. Potwierdziła to nasza praktyka. Rozsmakowaliśmy się w lataniu na „ósemkach" i bardzo je polubiliśmy.

ANDRZEJ URBAŃSKI





SAMOLOT AEROSPACE FLETCHER FU-24-954 I AEROSPACE CRESCO

Prototyp samolotu FU-24-954 opracowany został jeszcze w latach pięćdziesiątych przez firmę Sargent-Fletcher z Kalifornii do zadań rolniczych w Nowej Zelandii. Produkcję samolotu podjęła w 1964 r. wytwórnia Air Parts w Nowej Zelandii, która później (w 1973 r.) weszła w skład New Zealand Aerospace Industries. Do połowy 1978 r. zbudowano 264 samoloty (w tym 54 na eksport). Produkcja jest kontynuowana. W lutym 1979 r. oblatano nową wersję samolotu Cresco (na rysunku) wyposażoną w turbinowy silnik śmigłowy LTP 101. Samolot ten zbliżony jest do wersji z napędem tłokowym (na zdjęciu). Zmieniono położenie płata i usterzenia poziomego, wprowadzono wiele ulepszeń konstrukcyjnych zmniejszających masę własną samolotu.

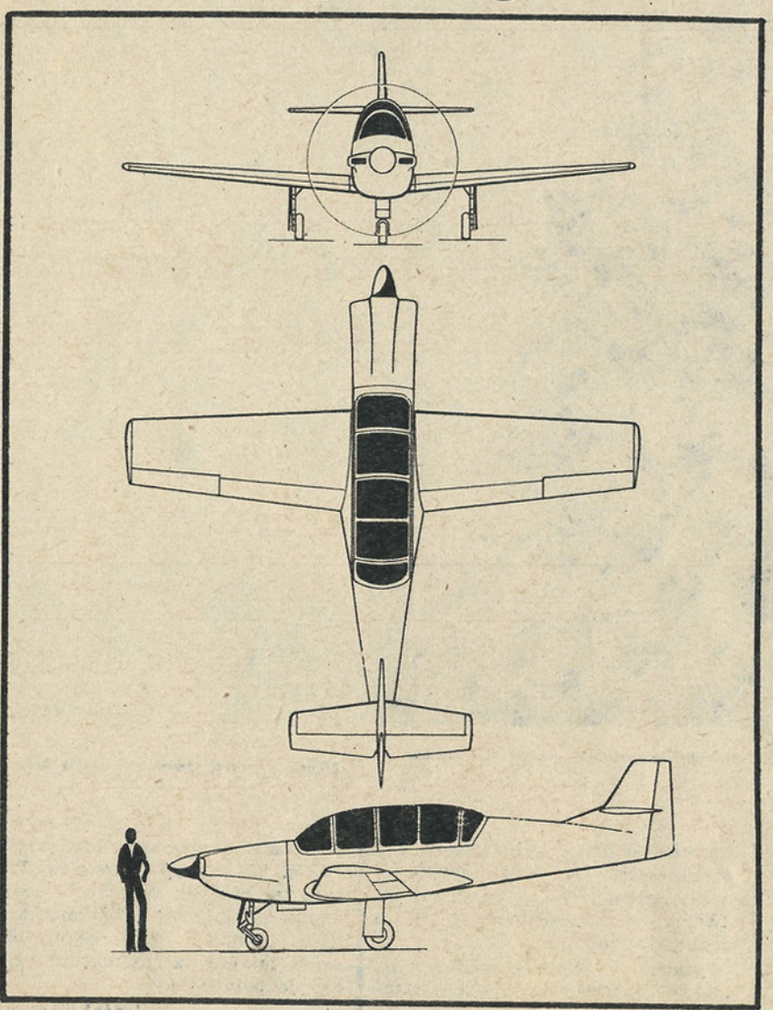
FU-24 to samolot rolniczy i wielozadaniowy. Jest to dolnopłat wyposażony w płat o obrysie prostokątnym (profil NACA 4415). Konstrukcja dwudźwigarowa, zewnętrzne połówki skrzydeł podniesione są o 8°. Lotki wyważone, klapy szczelinowe. Kadłub ma konstrukcję półskorupową. Kabina obliczona została na przeciążenia do 25 g. W wersji rolniczej załoga jest dwuosobowa: pilot i operator, za nimi znajduje się laminatowy zbiornik na chemikalia o pojemności 1045 dm³ w wersji o napędzie tłokowym i 1893 dm³ w wersji turbośmigłowej. Duże drzwi do załadunku położone są z lewej strony kałduba w wersji turbośmigłowej, a w wersji o napędzie tłokowym — małe drzwi załadunkowe w dole kadłuba lub duże drzwi. Wersja wielozadaniowa przystosowana jest do transportu pilota i siedmiu pasażerów lub ekwiwalentnego ładunku.

Usterzenie poziome płytowe z klapką odciążającą. Podwozie trójpodporowe stałe z przednim kołem. Samolot przystosowany do lotów w trudnych warunkach atmosferycznych. Jest wyposażony w aparaturę do rozprysku cieczy i rozrzutu chemikaliów sypkich. Zespołem napędowym samolotu w wersji o napędzie tłokowym jest silnik Lycoming IO-720-A1A o mocy 298 kW, napędzający trójłopatowe przestawialne śmigło Hartzell o stałej prędkości obrotowej. W wersji turbośmigłowej — silnik Avco Lycoming LTP101 o mocy 447 kW, napędzający przestawialne trójłopatowe śmigło Hartzell o stałej prędkości.

(T.K.)

DANE TECHNICZNE (w nawiasach dane wersji o napędzie tłokowym). **Wymiary:** rozpiętość — 12,81 (12,81) m, długość — 11,07 (9,70) m, wysokość — 2,84 (2,84) m, pow. płata — 27,30 (27,30) m². **Masy:** masa własna — 1133 (1188) kg, max. masa startowa w wersji rolniczej — 3175 (2463) kg. **Osiągi:** max. prędkość npm — 260 (233) km/h, max. prędkość przelotowa npm — 226 (209) km/h, min. prędkość w konf. do lądowania — 96 (91) km/h, długość startu do wys. 15 m — 451 (372) m, zasięg — 692 (709) km.

konstrukcje zagraniczne



SAMOLOT SZKOLNY AEROSPATIALE TB 30 EPSILON

Podczas wystawy lotniczej w Farnborough w 1978 r. anonsowane było opracowanie przez Aerospatiale nowego samolotu szkolnego na zamówienie lotnictwa wojskowego Francji. W 1979 r. zrzeszenie produkcyjne Aerospatiale otrzymało zlecenie budowy dwóch prototypów, z których pierwszy został ostatnio oblatany. Samolot otrzymał oznaczenie TB-30 Epsilon. W razie pozytywnych wyników prób produkcja seryjna ma być przeniesiona do wytwórni SOCATA.

TB-30 Epsilon jest dwumiejscowym dolnopłatem napędzanym jednym silnikiem tłokowym. Skrzydła mają obrys trapezowy. Ich konstrukcja jest dwudźwigarowa (dźwigar główny i pomocniczy), z pracującym pokryciem z integralnymi żebrami i ciągłą zmianą grubości pokrycia. Zastosowano profil przykadłubowy RA1643 i RA1243 na końcu skrzydła. Płat wyposażony jest w wyważone masowo lotki oraz klapy na spływie. Kadłub półskorupowy z czterema wręgami i czterema podłużnicami oraz z ciągłą zmianą grubości pokrycia. Miejsca ucznia i instruktora usytuowane są jedno za drugim. Drugie miejsce jest umieszczone nieco wyżej. Fotele są regulowane elektrycznie (w górę i w dół). Sterownica nożna jest przestawiana mechanicznie (do przodu i tyłu). Dwuczęściowa osłona kabiny odsuwana do tyłu. Możliwy jest awaryjny zrzut osłony.

Usterzenie klasyczne. Stery wyposażone w klapki wyważające. Podwozie trójpodporowe hydraulicznie wciągane w locie: przednie do kadłuba, główne — w skrzydła. Hamulce kół głównych tarczowe, hydrauliczne. Zespołem napędowym jest silnik tłokowy Lycoming AEIO-540-L1A5D o mocy 224 kW, napędzający trójłopatowe przestawialne śmigło Hoffmann o stałej prędkości obrotowej. Zapas paliwa w zbiornikach skrzydłowych wynosi 200 dm³. Kabina ogrzewana i wentylowana. Wyposażenie radionawigacyjne umożliwia wykonanie lotów w warunkach IFR.

(T.K.)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 7,40 m, długość — 7,40 m, wysokość — 2,50 m, pow. płata — 9,0 m². **Masy:** masa własna — 826 kg, masa startowa do akrobacji — 1150 kg, max. masa startowa — 1175 kg, stosunek masy max. do pow. płata — 128 kg/m². **Osiągi obliczeniowe przy max. masie startowej:** max. prędkość na wys. 0 m — 368 km/h, prędkość przelotowa na wys. 1830 m — 342 km/h, min. prędkość — 113 km/h, max. prędkość wznoszenia — 9,6 m/s, pułap praktyczny — 6900 m, długość startu do wys. 15 m — 465 m, długość lądowania z wys. 15 m — 575 m, długotrwałość lotu — 3 h.

Największa część amerykańskiej stacji orbitalnej Skylab, odnaleziona na Ziemi (w pobliżu Kalgoorie, na płn. wsch. od portu Perth) po jej zejściu z orbity 11 lipca 1979 r. Stacja o masie 78 000 kg spłonęła w gęstych warstwach atmosfery ziemskiej. Na Ziemię spadło ok. 20 000 kg szczątków Skylaba.

KRONIKA

● 11.I.1980 r. Na wysoką orbitę eliptyczną z apogeum 40 830 km (nad półkulą północną) i perigeum 478 km (nad półkulą południową) wprowadzono satelitę łącznościowego Molnia-1 (radiofonia, radiotelegrafia, telewizja). Nachylenie orbity — 62,8°; okres obiegu Ziemi — 12 h 17 min.

● 24.I.1980 r. na orbitę (181x370 km; 67,1°; 89,7 min) wyniesiony został satelita Kosmos-1152, zaś 25.I.1980 r. na inną orbitę Kosmos-1153. W uzupełnieniu — parametry orbity satelity Kosmos-1154: 634x671 km; 81,3°; 97,3 min.

● 12.II.1980 r. Na orbitę wokółziemską wprowadzono jedną rakietę nośną 8 satelitów Kosmos (od 1156 do 1163 włącznie), a 21.II.1980 r. satelitę Kosmos-1165.

● 20.II 1980 r. Na orbitę wprowadzono satelitę łącznościowego Raduga współpracującego na falach centymetrowych (telefonia, telegrafia, TV czarno-biała i kolorowa) z systemem Orbita.

● O wiodącej technicznie roli przemysłu lotniczo-kosmicznego może świadczyć fakt, że w programie wykorzystania energii cieplnej oceanu światowego przodują (w USA) zakłady tego właśnie przemysłu. Program ten ma być zrealizowany w najbliższym 30—40-leciu, a być może już w końcu lat 80-tych. Przewiduje się budowę siłowni turbinowych o mocy 100—250 MW.

● Zdaniem specjalistów z NASA, w latach 1980—90 realna będzie eksploatacja w fabrykach orbitalnych lub po sprowadzeniu na Ziemię międzyplanetarnych zasobów mineralnych (krzemiany żelaza i magnezu, nikiel itd.). Znajdują się one w planetoidach (ok. 1 000 o średnicy do 1 km).

● W artykule zamieszczonym w radzieckim miesięczniku „Radio" (nr 10/1979) dyrektor generalny kombinatu elektronicznej techniki obliczeniowej Robotron w NRD (20 zakładów, ponad 70 000 pracowników — wśród nich co czwarty z wykształceniem wyższym lub specjalnym zawodowym) prof. dr W. Sieber (44 lata) podał m.in., że 2 komputery EC 1040 z Robotrona pracują w Instytucie Badań Kosmicznych AN ZSRR służąc do przygotowania i opracowania danych dla potrzeb programu Interkosmos.

● W RFN przeprowadzono doświadczenie z kontrolną grupą osób pracujących umysłowo w pomieszczeniu ekranowanym od wpływu elektryczności statycznej. Wyniki pracy były znacznie gorsze od osób znajdujących się w zwykłym pomieszczeniu. Wniosek naukowców: bardzo prawdopodobnie całkowity brak ładunków elektrostatycznych jest uciążliwy dla organizmu, jak i zupełna cisza. Problemami tymi interesuje się również kosmonautyka.

● W ZSRR ukazała się książka I. Guglina — „Elektronowa synteza obrazów telewizyjnych" (256 stron), omawiająca metody bezkamerowego tworzenia obrazów TV, m.in. dla potrzeb lotnictwa, biologii kosmicznej itp. W naziemnych symulatorach: lotu, kontroli ruchu lotniczego, fizyki stanu nieważkości itd. można uzyskiwać statyczne i dynamiczne obrazy (także barwne) bez potrzeby realnego obiektu. Jedną z odmian tego systemu jest radziecki telewizyjny program informacyjny Teleteks, przekazujący na życzenie na ekrany domowych telewizorów z przystawką: wiadomości dziennika, prognozę pogody, programy audycji radiowych i telewizyjnych itp.

● Wg danych zachodnioeuropejskich urządzenia naziemne wojskowego zwiadu radioelektronicznego USA i NATO mogą (od 1970 r.) odbierać promieniowanie nadajników, odbiorników radiofonicznych (heterodyn) oraz instalacji zapłonowych pojazdów wszelkiego rodzaju z odległości do 10—15 km. Zasięg odbioru z samolotów i sztucznych satelitów jest wielokrotnie większy. Wg danych amerykańskich koszt zabezpieczenia przed takim podsłuchem jest 5-krotnie większy od wartości chronionego urządzenia.

● Obliczenia dokonane w Instytucie Badań Kosmicznych Akademii Nauk ZSRR wykazały, że w przyszłości celowe będzie stosowanie na Wenus latających stacji badawczych lżejszych od atmosfery tej planety. Będą to więc balony i sterowce dla zakresu wysokości ok. 50 km od powierzchni Wenus.

● Ogniwa paliwowe (generatory elektrochemiczne) użyte w statkach kosmicznych programu Apollo znajdują już zastosowanie w automatycznych urządzeniach sygnalizacyjnych (np. boje morskie) i przekaźnikach telewizyjnych. Są jeszcze bardzo drogie, ale naukowcy brytyjscy przewidują rychłe obniżenie kosztów poprzez nowe tworzywa. Wtedy będą mogły zasilać np. samochody elektryczne. Już dziś niektóre odmiany ogniw paliwowych mają (przy tej samej masie) 5-krotnie większą moc jednostkową (W/kg) od akumulatorów ołowiowych.

LAMUS

PIĘĆDZIESIĘCIOLATEK

Samolot wyścigowy KT-85 Knight Twister jest przykładem żywotności udanej konstrukcji lotniczej. Zaprojektowany w 1928 r. przez Vernona Payne i oblatany w 1933 r., był wówczas klasą dla siebie: znacznie mniejszy i szybszy od jego konkurentów. Był też pierwszym w USA samolotem dwupłatowym zbudowanym specjalnie do udziału w wyścigach lotniczych.

Pierwsze samoloty Knight Twister okazały się jednak trudne w pilotowaniu i uzyskały opinię niebezpiecznych. Przyczyną było zastosowanie w tak małym samolocie (rozpiętość górnego płata — 4,57 m, dolnego — 3,96 m, długość — 4,27 m) silnika o dużej mocy (63,5—67 kW) i do tego o znacznej masie. Po licznych zmianach i ulepszeniach samolot okazał się pilotażowo poprawny, ale zła opinia pozostała. Samolot o masie własnej — 243 kg i masie całkowitej — 435 kg, z silnikiem 67 kW (90 KM) miał wznoszenie — 275 m/min., prędkość max. — 257 km/h i prędkość przeciągnięcia — 97 km/h.

Chociaż w okresie międzywojennym Knight Twister często pojawiał się na zdjęciach w prasie lotniczej, bo był najładniejszym wówczas dwupłatowcem sportowym, zbudowano go tylko w trzech egzemplarzach. Zresztą ówczesne władze lotnicze USA były przeciwne amatorskiej budowie samolotów.

Rozeszły się jednak szeroko rysunki wykonawcze tego samolotu. Zaczęto go budować przede wszystkim poza USA. Jeden Twister w budowie znalazł się nawet w Pearl Harbour na Hawajach, zaatakowanym w grudniu 1941 r. przez lotnictwo japońskie.

W 1947 r. zaczęto budować samoloty Knight Twister w stanie Oregon, w jednym z nielicznych w USA, gdzie było to legalne. Szło to jednak z oporami aż do pierwszych lat 50-tych, gdy ukazały się nowe przepisy lotnicze, umożliwiające budowę samolotów kategorii eksperymentalnej. To co się wtedy działo, przypominało nieco pionierski okres braci Wright. Zaczęły powstawać przeróżne konstrukcje, jedna od drugiej brzydsza i z gorszymi osiągami. Wtedy to zwrócono uwagę na Knight Twistera. Okazało się, że poprawnie zbudowany z zestawu części prefabrykowanych latał bardzo dobrze. A przy tym był naprawdę ładny.

Pierwszy od piętnastu lat wyścig samolotowy Reno Air Races w górach Sierra Nevada zgromadził w kategorii dwupłatowców dziesięć maszyn, w tym trzy Knight Twistery. Miały one ścigać się na trasie owalnej (patrz SP nr 49/1979 r.). Organizatorzy zawodów otrzymali jednak warunek: jeden wypadek i wyścigi samolotowe zostaną przerwane na okres piętnastu lat. Knight Twistery nie tylko latały bez przygód, ale zajęły trzy pierwsze miejsca w głównej imprezie. Zwyciężył Clyde Parsons na samolocie zbudowanym jeszcze w 1947 r. w Oregon. Samoloty Knight Twister brały następnie z powodzeniem udział we wszystkich wyścigach sezonu sportowego 1965 r., zajmując nawet drugie miejsce w międzynarodowych wyścigach Reno, cieszących się smutną sławą najniebezpieczniejszych w świecie.

Po tych sukcesach Knight Twisterów Stowarzyszenie Zawodowych Pilotów Wyścigowych (PRPA) zadecydowało nagle o zmianie przepisów technicznych dla dwupłatowców. Zaczęto od wyznaczenia najmniejszej dopuszczalnej powierzchni nośnej skrzydeł (6,97 m²), co od razu wyeliminowało małe samoloty Knight Twister wszystkich odmian, o powierzchni nośnej 5,57 m². W ten sposób stary, udany samolot po jednym błyskotliwym sezonie sportowym zszedł z areny. Należy tu dodać, że żaden Knight Twister nie uległ wypadkowi, przynajmniej do połowy lat siedemdziesiątych.

Tymczasem samoloty wyścigowe w kategorii dwupłatowców stale zwiększały prędkość: z 225 km/h do 289,6 km/h. Konstruktor Vernon Payne podjął w 1968 r. próbę przeprojektowania Knight Twistera do warunków przepisów PRPA. Nowy Knight Twister Imperial zachował charakterystyczny kształt skrzydeł (tym razem o większej powierzchni), ale kadłub został przeprojektowany z przesunięciem do tyłu kabiny pilota i zwiększeniem długości. Samolot przybrał jeszcze bardziej wyścigowy wygląd. Knight Twister Imperial został zbudowany w 1970 r., lecz kłopoty z napędem uniemożliwiły starty w tym roku. Za to w 1971 r. na samolocie Knight Twister Imperial zajęto trzecie miejsce na wyścigach w Cape May (254,2 km/h) i pierwsze w Reno wynikiem 257,4 km/h. Chociaż Knight Twister Imperial okazał się jednym z największych dwupłatowców sportowych w tej kategorii wyścigowej, był szybszy od odmian typowych (KT-85) wyposażonych w takie same silniki.

Następne sezony sportowe przyniosły szereg sukcesów na licznych wyścigach dwupłatowców.

W 1973 r. wymieniony został silnik, zastąpiono go mocniejszym (99,4 kW), z nową osłoną laminatową starannie opracowaną pod względem aerodynamicznym. Prędkość wzrosła do 278,36 km/h.

Czy Knight Twister jest nadal rozwijany? Raczej ulepszany, bo po chwilowych wahaniach konstruktora i producentów podzespołów prefabrykowanych, którzy chcieli mieć odmianę uniwersalną: do lotów sportowych i wyścigowych — uznano, że w warunkach ostrej konkurencji największe szanse ma samolot specjalnie przewidziany do wyścigów. A takim właśnie wciąż jest wyścigowy Knight Twister zaprojektowany pięćdziesiąt dwa lata temu, zaledwie w rok po pierwszym samotnym przelocie człowieka przez Atlantyk.

Jednomiejscowa odmiana akrobacyjna Sunday Knight Twister SKT-125 ma rozpiętość — 5,94 m i powierzchnię nośną — 7,71 m². Samolot ten z silnikiem o mocy 93 kW (125 KM) rozwija prędkość max. — 270 km/h i ma wznoszenie — 366 m/min. Jednomiejscowa odmiana Knight Twister Junior KT-75 (prototyp oblatany w 1947 r.) ma rozpiętość — 5,33 m i 4,11 m, powierzchnię nośną — 6,76 m² i z silnikiem o mocy 56 kW (75 KM) rozwija prędkość max. — 217 km/h. Jest też jednomiejscowa odmiana z silnikiem Lycoming 0-360 o mocy 134 kW (180 KM). Odmiany typowe (KT-85) z kabiną pilota szerokości 0,53 m są wyposażone w 68 l zbiornik paliwa (zasięg max. — 625 km), 3,7 do 5,7 l zbiornik oleju, bagażnik (9 kg) i radiostację. Rozbieg z silnikiem 67 kW wynosi 125 m, dobieg — 205 m. Kąt nastawienia skrzydeł — od 1,5 do 2°. Profil skrzydeł NACA M-6.

Typ: Samolot wyścigowy Knight Twister Imperial.

Załoga: 1 osoba.

Konstrukcja: Mieszana; podwozie stałe z kołami osłoniętymi owiewkami; lotki tylko na dolnym płacie; bez klap. Profil płatów — NACA M-6.

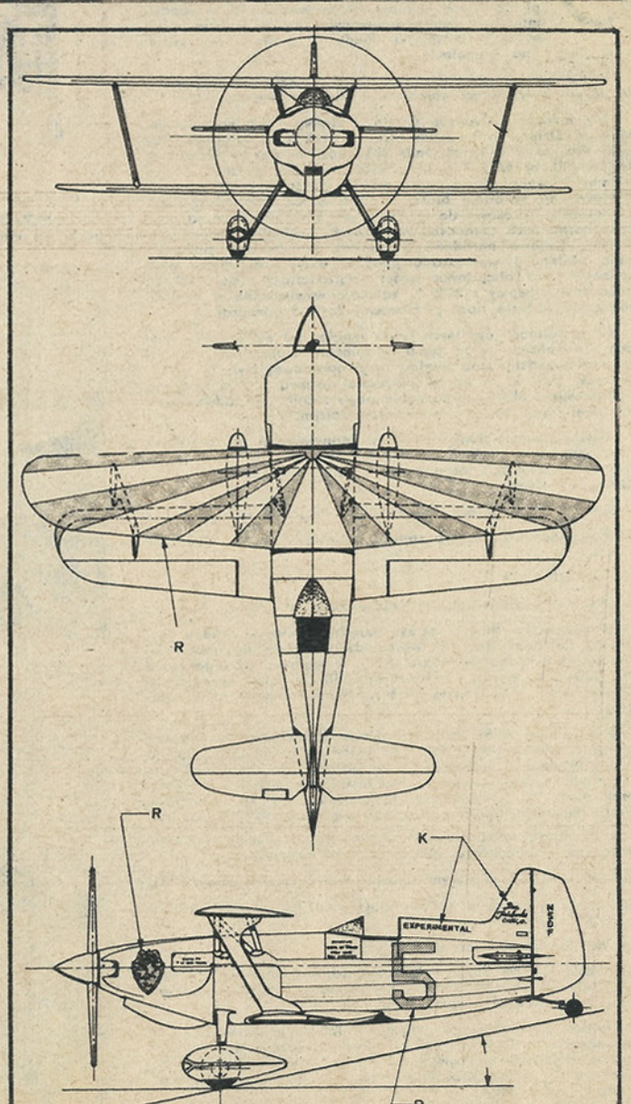
Napęd: Silnik tłokowy Lycoming 0-290 o mocy 99,4 kW (135 KM); śmigło 2-łopatowe.

Wymiary: Rozpiętość górnego płata — 5,34 m, rozpiętość dolnego płata — 4,73 m, powierzchnia nośna — ok. 7 m², rozpiętość stateczника poziomego — 2,25 m, długość całkowita — 4,88 m, rozstaw kół podwozia — 1,37 m, kąt postojowy — 11°.

Osiągi: Prędkość max. — 278 km/h, zasięg max. — ok. 600 km.

Malowanie: Cały samolot w kolorze białym z elementami (wg oznaczeń na rys.): R — czerwonymi, K — czarnymi.

(W)

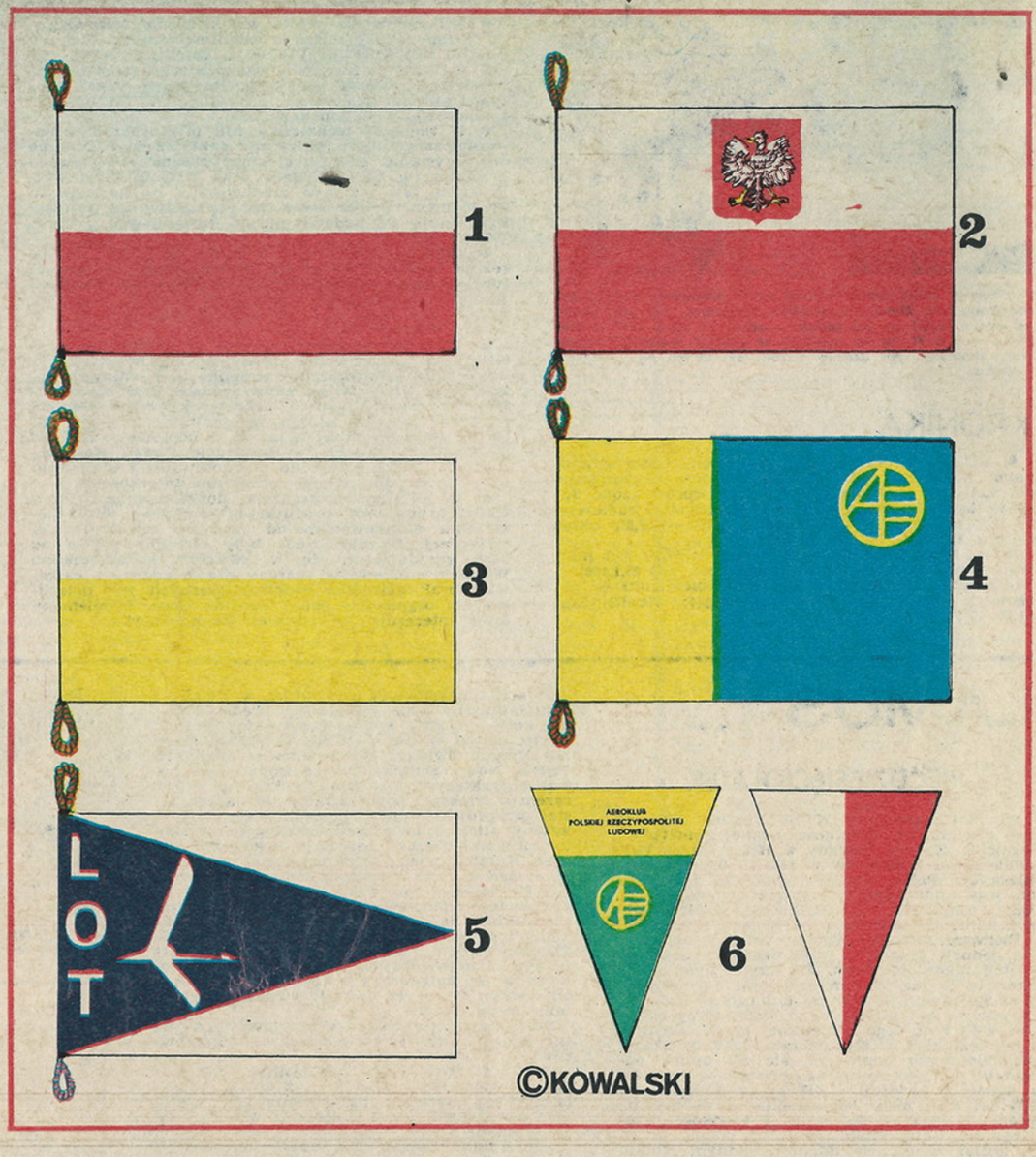


GODŁO i BARWA w LOTNICTWIE POLSKIM

FLAGI LOTNICTWA CYWILNEGO 1918—1979

133

Tekst i rysunki: TOMASZ J. KOWALSKI



Oprócz prawa używania przez lotnictwo wojskowe w portach lotniczych flagi lotniczej, także nad cywilnymi portami lotniczymi mogły powiewać flagi określone przepisami prawnymi. W przypadku lotnictwa cywilnego prawodawstwo polskie przewidziało przypadki, kiedy to można było wywieszać flagę na samolocie.

Podstawową flagą dopuszczoną do użytkowania w portach lotniczych były: flaga narodowa i flaga państwowa.

Akty prawne dotyczące Godła i Barwy opublikowane zostały w Dziennikach Ustaw R.P. nr 115 z 28 grudnia 1927 poz. 980, nr 2 z 10 stycznia 1939 poz. 8 oraz w Dzienniku Ustaw PRL nr 47 z 7 grudnia 1955 poz. 314. Zgodnie z tymi aktami prawnymi flagę narodową („płachta o dwóch pasach, z których górny barwy białej a dolny barwy czystego cynobru o stosunku szerokości do długości jak 5:8") wywieszano podczas normalnych czynności urzędowych, natomiast flagę państwową („flaga narodowa z godłem państwowym pośrodku pola białego") wywieszano podczas wizyt dostojników państwowych lub oficjalnych gości zagranicznych (do 1939 r., natomiast przepisy z 1955 r. zalecają wywieszanie w portach lotniczych jedynie flagi państwowej (art. 5 paragraf 3).

Na samolotach cywilnych flaga mogła być wywieszana podczas oficjalnych wizyt poza granicami kraju. Na barwnej planszy przedstawiono wygląd flagi narodowej (rys. 1) i państwowej (rys. 2) w wersji określonej ustawą z 1955 r. Flaga państwowa z okresu międzywojennego różniła się jedynie tym, iż orzeł miał koronę w kolorze żółtym.

Obok oficjalnej flagi narodowej (państwowej) na lotniskach i w cywilnych portach lotniczych dopuszczano wywieszanie flag następujących organizacji i przedsiębiorstw:
Okres 1928—1939

LOPP — Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej (rys. 3)

ARP — Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej (rys. 4), PLL LOT (rys. 5)

Okres 1945—1979

APRL — Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej (rys. 4).

W przypadku flag z okresu międzywojennego trudno jest ustalić dokładne daty ich wprowadzenia formalnie prawnego, natomiast w przypadku barw APRL w statucie tej organizacji znajduje się wyciąg z roporządzenia ministra komunikacji (statut APRL z 22 lutego 1963 r., Monitor Polski nr 27 poz. 140):

§ 2. „Flagą APRL jest prostokątny płat tkaniny o kolorach żółtym i niebieskim z tym, że kolor żółty znajduje się od strony drzewca w proporcji 2/5 w stosunku do długości flagi: w prawym górnym rogu tła niebieskiego znajduje się emblemat APRL (§ 1) wielkości odpowiadającej 1/3 szerokości flagi. Stosunek długości flagi do jej szerokości wynosi 3:2.

§ 3. Flagę APRL podnosi się w czasie uroczystości państwowych i uroczystości dotyczących tej organizacji:

a) na budynku, w którym siedzibę ma Zarząd Główny APRL,

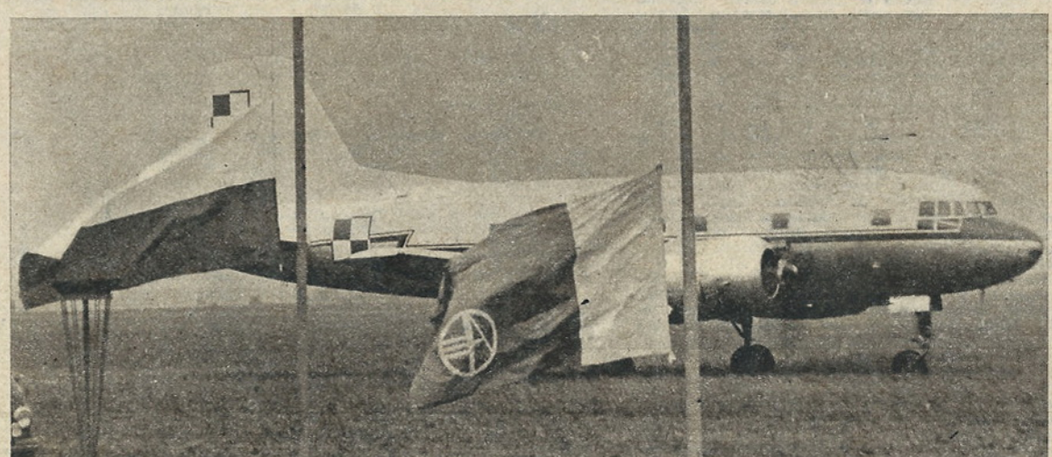
b) na budynkach, w których mają siedziby zarządy aeroklubów regionalnych,

c) na lotniskach sportowych.

Niezależnie od flagi APRL, zarządzenie ministra komunikacji określa również użytkowanie proporca będącego elementem reklamowo-propagandowym (rys. 6).

Oprócz przedstawionych flag lotnictwa wojskowego i cywilnego w lotnictwie polskim używano także sztandary jednostek bojowych, począwszy od okresu międzywojennego. Postaramy się także przedstawić je czytelnikom w kilku kolejnych odcinkach.

NA ZDJĘCIACH: Samolot PLL LOT z wywieszonym (u góry kadłuba) proporcem-flagą przedsiębiorstwa ● Przygotowanie do wciągnięcia na maszty flagi narodowej i APRL przed uroczystym otwarciem mistrzostw świata w Lesznie Wlkp.



nasze trasy

PILOT KOMUNIKACYJNY

Jedną z poważnych grup listów jakie nadchodzą do redakcji są te, których autorzy proszą nas o podanie informacji na temat szkolenia pilotów lotnictwa komunikacyjnego. Chcemy wobec tego (nie po raz pierwszy zresztą) zaspokoić w pewnej mierze pragnienia naszych Czytelników, marzących o zdobyciu upragnionego zawodu i odpowiedzieć na parę pytań.

„Czy jest w Polsce uczelnia kształcąca zawodowych pilotów komunikacyjnych, a jeśli tak, to gdzie?" — pytają J. Ostrowski z Gdyni, A. Szczepaniak z Otmuchowa i W. Węglarz z Kielc.

Jest: Politechnika Rzeszowska, której Wydział Mechaniczny prowadzi stacjonarne studia magisterskie na kierunku: mechanika, w specjalności: **lotnictwo.** Są tu trzy specjalizacje: Budowa samolotów, Silniki lotnicze oraz Specjalizacja pilotażowa. Jak więc widać, Politechnika Rzeszowska kształci nie tylko przyszłych pilotów, ale także inżynierów dla przemysłu lotniczego.

„Z jakich przedmiotów trzeba zdawać egzaminy?" — pytają S. Kańczugowski i A. Kupis z Białegostoku oraz inni.

Kandydaci składają konkursowy egzamin wstępny z matematyki, fizyki i języka obcego, w terminach ustalonych centralnie dla wszystkich szkół wyższych. Dokumenty należy składać za pośrednictwem szkół średnich, natomiast maturzyści z lat ubiegłych składają podania bezpośrednio pod adresem: Dziekanat Wydziału Mechanicznego Politechniki Rzeszowskiej, ul. W. Pola 2, 35-959 Rzeszów.

„Ile lat trwają studia i czy jest jakieś wyodrębnienie poszczególnych specjalizacji?" — oto kolejne pytanie nadesłane przez I. Walczaka z Rypina.

Studia trwają 4,5 roku, przy czym podział na specjalizacje konstrukcyjne (A i B) odbywa się na III roku studiów, natomiast specjalizacja pilotażowa (C) wyodrębniona jest już od pierwszego roku studiów.

„Jaki dyplom dostaje się po ukończeniu studiów?" — takie pytanie zadaje nam A. Kulwieć z Gdańska.

Absolwent otrzymuje dyplom magistra inżyniera lotnictwa. Ostatni semestr studiów przeznaczony jest na wykonanie pracy magisterskiej i złożenie egzaminu dyplomowego.

„Czy studenci — kandydaci na pilotów mogą liczyć na stypendia?" (Cz. Niwiński z Konina).

Tak. Słuchacze odpowiadający kryteriom pomocy materialnej otrzymują w trakcie studiów stypendia pieniężne, państwowe lub stypendia fundowane przez zakłady produkcyjne. Uczelnia zapewnia ponadto studentom zakwaterowanie w domach studenckich oraz korzystanie ze stołówki akademickiej.

„Jakim warunkom winni odpowiadać kandydaci na specjalizację pilotażową?" (najwięcej listów).

Z uwagi na specyfikę studiów na specjalizacji pilotażowej kandydaci winni: 1. posiadać kwalifikacje pilota szybowcowego II klasy lub samolotowego III klasy, potwierdzone aktualnym zaświadczeniem aeroklubu, którego są członkami, 2. przedstawić ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie, upoważniające do pełnienia czynności lotniczych, wydane przez GOBLL we Wrocławiu lub WIML w Warszawie, 3. mieć ukończone 18 i nie przekroczone 25 lat życia.

W szczególnie uzasadnionych przypadkach o przyjęcie mogą ubiegać się kandydaci nie posiadający w momencie składania podań wymaganych kwalifikacji pilotażowych, jeśli zaawansowanie szkolenia lotniczego zapewnia uzupełnienie brakujących uprawnień w okresie wakacyjnym.

Uwaga dla wszystkich: Praktyczne szkolenie pilotażowe odbywa się w Ośrodku Szkolenia Personelu Lotniczego w Rzeszowie. Absolwenci otrzymują dyplom magistra inżyniera lotnictwa oraz licencję pilota zawodowego II klasy. Zatrudnienie: w LOCIE lub w innych przedsiębiorstwach lotniczych. **(z)**

korespondencje

AEROKLUB WROCŁAWSKI

Na początku sezonu ub. r. przeszedł na emeryturę wielce zasłużony dla polskiego lotnictwa kierownik Aeroklubu Wrocławskiego mgr inż. Antoni Chojcan. Obowiązki kierownika aeroklubu przejął mgr inż. Józef Gądek. Wszystkie najpilniejsze potrzeby, związane z urządzeniem nowego lotniska klubowego Szewce — Szymanów, udało się załatwić na czas. Znaczną pomoc uzyskał aeroklub od szeregu zakładów przemysłowych i wojska. Szczególnie wyróżnić trzeba wieloletnią współpracę z ZSMP i ZHP, dzięki którym udało się zorganizować szkolenie podstawowe i skoszarowane doskonalące, dla znacznie liczniejszej grupy młodzieży niż w latach poprzednich. Szkolenie to przeprowadzono w czasie wakacji po raz pierwszy na lotnisku Szewce-Szymanów. Przy współudziale komendy IV Hufca ZHP Wrocław-Fabryczna wyszkolono do kategorii B dużą grupę uczniów-pilotów. Dla grupy członków koła ZSMP przy aeroklubie, wyszkolonych przed rokiem, zorganizowano kurs doskonalący, na którym jego uczestnicy wylatali 828 godzin, uzyskali 5 odznak srebrnych oraz szereg uprawnień. Łącznie wrocławscy szybownicy wylatali 1902 godziny, zdobywając 1 odznakę złotą z trzema diamentami (A. Kawzowicz) i 4 odznaki złote (A. Dłubak, A. Kawzowicz, J. Kopeć, J. Koralewski). Przeleciano 15 464 km. Spośród instruktorów społecznych wyróżnili się: J. Gan, A. Ilukiewicz, B. Kochanowski, J. Koralewski, J. Musiał, R. Polański, J. Sabadasz i S. Szykasiuk.

Spadochroniarze wykonali 1820 skoków, szkoląc podstawowo dużą grupę uczniów. W Oleśnicy tradycyjnie zorganizowano obóz PO dla dużej grupy uczestników. Społecznie wyróżnili się instruktorzy: St. Maksymowicz, B. Plamowski, E. Szumiejko i S. Twarkowski.

Piloci samolotowi wylatali w ramach szkolenia, usług dla innych sekcji i gospodarki narodowej (m. in. patrolowanie lasów) 752 godziny. W działalności instruktorskiej na rzecz sekcji wyróżniła się Teresa Maszczyńska.

Modelarze zorganizowali 33 imprezy, w tym 1 międzynarodową. Na pięciu 24-dniowych obozach przeszkolono 357 osób. Uzyskano 159 licencji sportowych, z tego 76 młodzieżowych. Podwyższono bądź uzyskano 14 licencji instruktorskich.

Aeroklub zorganizował ponadto 3 wystawy sprzętu lotniczego, 16 spotkań oficerów z młodzieżą, obóz wędrowny szlakiem walk oddziałów partyzanckich (21 dni) i pokazy spadochronowe.

☆

Wyróżniający się pracownicy aeroklubu zostali odznaczeni bądź nagrodzeni, m. in. Jan Żak i Eugeniusz Kossowski otrzymali Srebrne Medale Za Zasługi dla Obronności Kraju, zaś Jadwiga Dudała, Andrzej Bachman i Jerzy Blitz otrzymali medale brązowe.

Stanisław Blasiak

AEROKLUB POZNAŃSKI

17 stycznia br. w sali MDK w Gnieźnie odbył się finał konkursu wiedzy o lotnictwie pod nazwą „Polskie skrzydła". Udział w konkursie, którego organizatorem był zasłużony modelarz Krzysztof Borowiak, wzięła młodzież szkół podstawowych z Gniezna oraz zrzeszona w sekcjach specjalistycznych MDK. Uroczystego otwarcia imprezy dokonał dyrektor MDK mgr Andrzej Januchowski, zarazem fundator nagród. Pierwsza część konkursu obejmowała 20 pytań testowych dotyczących tradycji i historii lotnictwa polskiego. Następnie uczestnicy konkursu odpowiadali pisemnie na dwie serie pytań po 15 w każdym zestawie. I miejsce zdobyła reprezentacja Szkoły Podstawowej nr 2, II — Szkoła Podstawowa nr 4, III — zespół MDK z Gniezna. Pierwsze trzy zwycięskie zespoły otrzymały jako nagrody zestawy modelarskie i dyplomy, a pozostałe szkoły dyplomy uczestnictwa.

☆

W czasie lutowych ferii szkolnych w Ośrodku Szkolenia i Propagandy AP trwało teoretyczne szkolenie kandydatów do sekcji szybowcowej i spadochronowej. Zakwalifikowano grupę dziewcząt i chłopców na szkolenie. W czasie kursu wszyscy jego uczestnicy przebyli badania w GOBLL we Wrocławiu. Po zakończeniu kursu i egzaminie — szkolenie praktyczne w lipcu br. na obozie w Mącznikach k/Środy.

Aktywną działalność przejawia sekcja balonowa. Mamy trzy balony: dwa gazowe — Stomil i Polonez oraz jeden na ogrzane powietrze — Canon. Wszystko wskazuje na to, że ten majątek podwoi się — władze sportowe prowadzą pertraktacje z przedsiębiorstwem Bumar, które ma zakupić w Anglii trzy następne balony — jeden gazowy i dwa na ogrzane powietrze. Aeroklub, wspólnie z dyrekcją MTP, planuje zorganizowanie zawodów balonowych O puchar Targów, połączonych z pocztą balonową, w czerwcu br. Prowadzone są również rozmowy z władzami miasta i gminy Swarzędz, na terenie której znajduje się lądowisko klubowe, o zorganizowanie międzynarodowych zawodów balonowych na ogrzane powietrze — może jeszcze w tym roku. Rozmowom patronuje zamiłowany entuzjasta sportu lotniczego, naczelnik miasta i gminy Swarzędz mgr Czesław Szymaniak.

mgr Marian Gutowski

poczta lotnicza

OGŁOSZENIA

Grzegorz Murus — Dęblin. Ogłoszenie tego rodzaju, jakie nam nadesłaliście może być zamieszczone tylko jako płatne. Tekst ogłoszenia należy nadesłać pod adresem: Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. O cenach ogłoszeń piszemy w każdym numerze na dole strony przedostatniej, w tzw. stopce redakcyjnej.

PROSTUJEMY

Zenon Wajda — Jarosław. Istotnie, w numerze 3 SP z dnia 20.I.80 r. (Biuletyn Aeroklubu PRL nr 556) wydrukowano mylnie Wasze nazwisko jako Wojda. Prostujemy: WAJDA. Przepraszamy.

W REDAKCJI

Stanisław Niciński — Otwock. Interesujące Was sprawy (tematyka balonowa) moglibyście sami wyszukać, przeglądając rocznik naszego pisma w redakcji.

AEROKLUBY

Bogdan Wiśniewski — Kowalewo Pom. Aby zostać pilotem i instruktorem lotnictwa sportowego, należy przedtem odbyć odpowiednie szkolenie w jednym z aeroklubów regionalnych. Najbliższym Was aeroklubem jest Aeroklub Pomorski. Jego adres: ul. Bielańska 66, 87—100 Toruń.

OGŁOSZENIA DROBNE

Sprzedam modele 1:72 oraz „Letectvi + kosmonautika" 66—79 i „Vojenska Letadla" I i IV t. Cichocki Zbigniew — Dunikowskiego 6 m 14, Warszawa.
(ogł. nr 23)

Nawiążę kontakty z kolekcjonerami modeli 1/72 celem wymiany. Marek Szmigielski, ul. Wolasa 6/12, 31-273 Kraków.
(ogł. nr 31)

Sprzedam silnik lotniczy „Praga D" o mocy startowej 75 KM przy 2650 obr/min. — wraz ze śmigłem. Porębski Krzysztof, ul. Czwartek 26/15, 20-124 Lublin, tel. 734-49 po godzinie 15.00.
(ogł. nr 35)

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym FAI (1966)

„SKRZYDLATA POLSKA" — tygodnik lotniczy i kosmonautyczny. REDAGUJE ZESPÓŁ: Redaktor naczelny — **Jerzy R. Konieczny**, z-ca red. nacz. — **Tadeusz Malinowski**, sekretarz redakcji — **Jerzy Zarębski**, z-ca sekr. red. — **Czesław Glogowski**, kierownicy działów — **Paweł Elsztein, Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski**; redaktor graficzny — **Jolanta Kalita**, redaktor techniczny — **Irena Bąkowicz**, sekretariat redakcji — **Wanda Szawarska**. Stali współpracownicy — **Tadeusz Chwalczyk, Bolesław Gaczkowski, Jerzy Grzegorzewski, Bernard Koszewski, Tadeusz Królikiewicz, Julian Malejko, Wiktor Wionczek, Janusz Wojciechowski.**
REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1; telefony: 27 33 78 — redaktor naczelny i sekretariat, 27 52 60 — kierownicy działów.
WYDAWCA: WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI i ŁĄCZNOŚCI, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa; telefon — centrala 49 27 51 do 9.

PRENUMERATA: Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa–Książka–Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach:
— do dnia 25 listopada na I kwartał i I półrocze roku następnego i cały rok następny,
— do 10 marca na II kwartał roku bieżącego,
— do 10 czerwca na III kwartał i II półrocze roku bieżącego,
— do 10 września na IV kwartał roku bieżącego.
Cena prenumeraty: kwartalnie 65 zł
półrocznie 130 zł
rocznie 260 zł.
Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa–Książka–Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW — w urzędach pocztowych.
Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych i u doręczycieli.
Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa–Książka–Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71.
Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zleceniodawców instytucji i zakładów pracy.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 10 zł za słowo, reklam i ogłoszeń handlowych 38 zł za 1 cm², ogłoszeń urzędowych — komunikatów 42 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości do 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 14.III.1980. Zam. 1435. 0-63.

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

AKROBACI

Brytyjski reprezentacyjny zespół akrobacyjny RAF Red Arrows otrzymał nowy sprzęt: samoloty odrzutowe BA Hawk. Poprzednio latał na samolotach odrzutowych Gnat-T Mk1.

KAMUFLAŻ

Samoloty japońskie otrzymały nowe malowanie ochronne, tzw. kamuflażowe. Na zdjęciu: samolot Mitsubishi F-1.

KRONIKA UFO

● 7.1.1980 r. TVP zakończyła serial brytyjski Kosmos-1999 oraz nadała (powtórzenie) film fantastyczny produkcji radzieckiej (wg Igora Rosołowskiego) — „Pod znakiem Bliźniąt" — o swego rodzaju homunkulusie, który po licznych przygodach ziemskich (m.in. jako genialny lekarz i sejsmolog) wyruszył w Kosmos na poszukiwanie innych cywilizacji. Nadawany w końcu 1979 r. przez TVP serial amerykański „Najeźdźcy z Kosmosu" (The Invaders) ukazywał ziemskie perypetie ufonautów i kosmitów, ukrywających się pod postaciami ludzi.

LOTY PORÓWNAWCZE

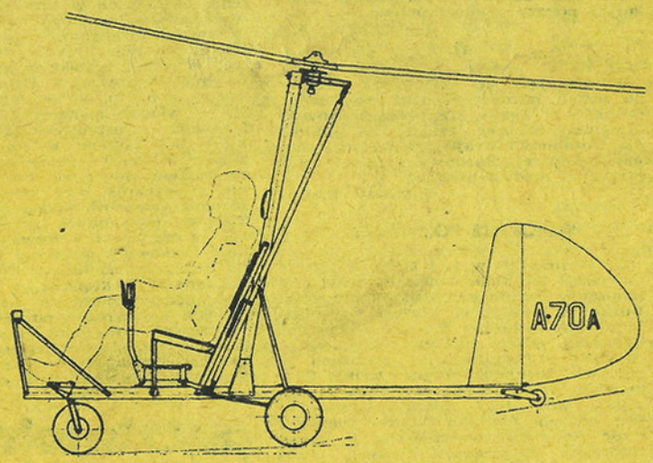
W Aalen-Elchingen odbyło się zorganizowane przy poparciu Instytutu Lotnictwa RFN spotkanie studentów-lotników (z 8 ośrodków akademickich RFN) Idaflieg-79 z udziałem 22 szybowców i jednego motoszybowca, należących do czołówki konstrukcji europejskich. W programie były loty porównawcze, badania opływu przejścia kadłub-płat oraz loty dla prób państwowych.

Na zdjęciach: Badania opływu na szybowcu SZD Jantar-2B (u góry) oraz cyfrowe urządzenie pomiarowe zasilane baterią słoneczną w szybowcu LS-1c.

Jantar-2B z rejestracją D-3170 brał także udział w lotach porównawczych m.in. z Neukom Elfe MNR, Cirrusem (szybowiec testowy), i Nimbusem-2C.

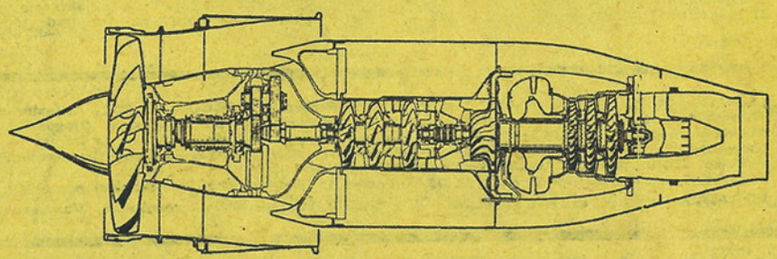
WIROSZYBOWCE

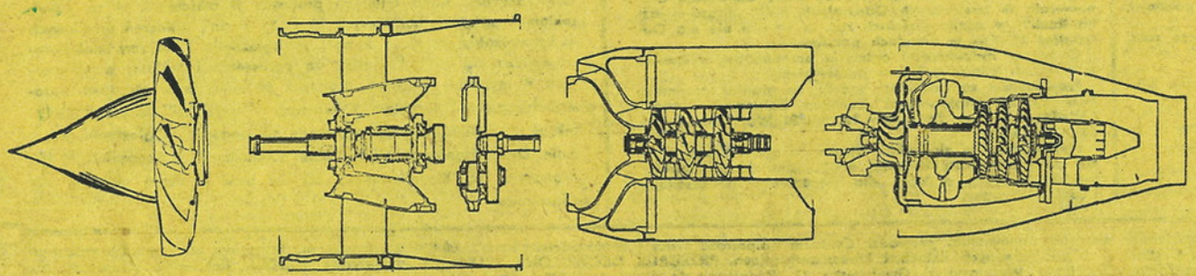
Wiroszybowiec dwumiejscowy A-70B i jednomiejscowy A-70A (rysunek) zbudowane i oblatane w aeroklubie Aerotechnik w CSRS.



SILNIK TURBOODRZUTOWY

Przekrój i podział modułowy francuskiego silnika dwuprzepływowego Turbomeca Astafan-IVG o ciągu startowym 7 742 N (790 kG). Średnica silnika — 0,66 m, długość — 2,22 m, masa — 300 kg. Zakres optymalnej prędkości lotu do M=0,5, maksymalnej — do M=0,7. Silnik jest przeznaczony do samolotów szkolnotreningowych i dyspozycyjnych.





Zdjęcia i rysunki: „Letectvi + kosmonautika", „Air-Cosmos", „Flug Revue".

■ W W. Brytanii po wieloletnich przygotowaniach ma powstać narodowe muzeum modelarstwa lotniczego. Otwarcie oryginalnej placówki spodziewane jest w przyszłym roku.

■ Również z W. Brytanii nadeszła wiadomość o śmierci (3 października ub. r.) pioniera zdalnie kierowanych modeli latających i rekordzisty George Honnest-Redlicha. Z nazwiskiem jego związane są pionierskie lata radiomodelarstwa. Ustanowił pierwsze rekordy odległości w klasie radiomodeli, a również jego modele motorówki i modelu latającego pokonały Kanał La Manche.

■ Z liczby 8 410 dużych samolotów komunikacyjnych, latających na wszystkich szlakach świata, 5 670 wyposażonych jest w silniki odrzutowe. Największą liczbą 2 840 samolotów dysponuje USA (wg danych ICAO). W. Brytania ma 475, Kanada 421, Francja 271, Japonia 233, RFN 165, a Hiszpania 153.

■ Niedawno powstałe przedsiębiorstwo Lauda Air, założone przez mistrza kierownicy Niki Laudę, rozrasta się. Ostatnio doniesiono o zakupie drugiego samolotu Fokker F-27 dla lotów wynajmowanych. Spodziewany jest ponadto zakup DC-10.

■ Znana wytwórnia wiropłatów Piaseckiego w USA buduje helistat. Jest to połączenie balonu ze śmigłowcem. Statek powietrzny ma być zdolny do uniesienia ładunku 25 t (śmigłowiec unosi ok. 9 t). Helistat, którego budowa zostanie zakończona w 1982 r, ma służyć leśnictwu, m.in. transportowi drewna.

■ NASA opublikowała interesujący projekt motoszybowca stratosferycznego. Chodzi o 57 m rozpiętości konstrukcję sporządzoną z tworzyw sztucznych, wyposażoną w dwa śmigła 7 m średnicy, napędzane silnikami zasilanymi... z naziemnej stacji mikrofalowej. Szybowiec bezzałogowy zdalnie kierowany, wyholowany przez samolot rolniczy AgCat na wysokość ok. 3 000 m, rozpoczynałby samodzielny lot wznosząc się o własnych silnikach do wysokości ok. 23 km. Na pełnym pułapie szybowiec leciałby lotem ślizgowym z wyłączonymi silnikami, pokonując odległość ponad 400 km. Gdy dotarłby do wysokości 15 km, silniki zostaną włączone i cykl powtarza się od nowa. Dzięki przelotom ponad dużym obszarem (promień krążenia 15 km) możliwe jest wykorzystanie motoszybowca dla celów geodezji, kartografii i łączności. Projekt śmiały i — jak dodaje autor Harry Heyson — możliwy do realizacji dopiero w końcu bieżącego stulecia.

■ W 10 mistrzostwach szybowcowych USA klasy standard (17—26 lipca 1979 r.) startowało 66 zawodników. Zwyciężył Justin Wills na Mosquito, przed Dave Culpepperem na LS-3. Zwycięstwo Willsa, jako Anglika i gościa imprezy, było symboliczne. Tytuł mistrza USA zdobył Culpepper. Przeglądając listę zawodników znaleźliśmy na 61 pozycji Curtisa Hawkinsa, który latał na polskim Jantarze. Większość szybowców stanowiły konstrukcje RFN.

■ Czasopismo „Luftsport" z RFN donosi o nowym szybowcu ASW-22 z wytwórni Schleicherа. Szybowiec ten klasy otwartej ma mieć doskonałość 55.

■ Niezwykłą informację przyniosła ostatnio prasa fachowa RFN. Otóż w aeroklubie zachodnioniemieckim postanowiono, za przykładem innych państw, wprowadzić modelarstwo kosmiczne jako dyscyplinę sportu. Powołano już odpowiedniego referenta. Chodzi jednak o to, że na terenie RFN nie mogą obowiązywać międzynarodowe przepisy FAI modelarstwa kosmicznego, albowiem przepisy ogólne tego państwa zabraniają lotów modelom powyżej... 100 m.

■ Wytwórnia francuska Dassault-Breguet podaje: z każdych czterech wyprodukowanych w naszych zakładach samolotów trzy przeznaczone są na eksport.

■ Włoska wytwórnia Fiat zamierza rozwinąć szerszą niż dotąd działalność w zakresie budowy silników lotniczych.

■ Prasa francuska odnotowuje, z okazji niedawnej wizyty we Francji Piotra Klimuka, wypowiedź sławnego kosmonauty radzieckiego, który oznajmił iż przewiduje się w ZSRR nowy lot orbitalny trwający rok czasu.

INDEKS 307606